PIERRE LEROY-BEAULIEU

La Rénovation de l'Asie

SIBÉRIE - CHINE - JAPON

DEUXIÈME ÉDITION

Librairie Armand Colin

Paris, 5, rue de Mézières

La
Rénovation de l'Asie

SIBÉRIE — CHINE — JAPON

DU MÊME AUTEUR

Les Nouvelles Sociétés anglo-saxonnes (Australie, Nouvelle-Zélande, Afrique australe). 1 vol. in-18 jésus. (*Épuisé.*)
Nouvelle édition remaniée et mise à jour. (*En préparation.*)

Ouvrage couronné par l'Académie française.

Coulommiers. — Imp. Paul BRODARD. — 674-1900.

PIERRE LEROY-BEAULIEU

La Rénovation de l'Asie

SIBÉRIE — CHINE — JAPON

DEUXIÈME ÉDITION

Librairie Armand Colin
5, rue de Mézières, Paris
1900

PRÉFACE

La plus grande partie du présent ouvrage a paru durant les deux dernières années sous forme d'articles publiés dans la *Revue des Deux Mondes* et de correspondances adressées à l'*Économiste français.* Ces diverses études comme les chapitres qui y ont été ajoutés pour former ce volume sont le fruit d'observations personnelles faites sur les lieux au cours d'un voyage qui a duré plus d'une année, et complétées par des renseignements extraits pour la plupart de documents officiels et, en tout cas, soigneusement contrôlés.

La pénétration des hommes et des idées de l'Occident dans la plus vaste des parties du monde, l'application des méthodes scientifiques modernes à la mise en valeur de ses richesses longtemps endormies, en un mot la Rénovation de l'Asie, berceau de la civilisation, mais demeurée depuis tant de siècles à l'écart de tout progrès, est un phénomène dont l'importance pour le monde entier est telle que nous avons à peine besoin de la faire ressortir.

Ce phénomène ne s'est produit d'une manière intense que dans la seconde partie du XIXe siècle et surtout à

son extrême fin. Sans doute le reflux de l'Europe sur l'Asie a commencé aussitôt qu'a cessé l'invasion des Asiatiques en Europe : dès la fin du XVIe siècle la Russie s'établissait en Sibérie, alors que les Portugais avaient déjà abordé en Extrême-Orient et s'installaient solidement aux Indes où leur succédaient ensuite les Hollandais, les Français, les Anglais. Mais les quelques bagnes que les Tsars établirent en Sibérie, les chasseurs de fourrures et les rares paysans, à demi asiatiques eux-mêmes, qui se dispersèrent dans les plaines du nord, n'y apportèrent que bien peu de civilisation; les marins qui venaient faire à Canton et à Macao d'assez faibles échanges n'influencèrent guère les Chinois; aux Indes mêmes les conditions de la vie et de la production furent à peine modifiées par la présence et le pouvoir politique des Européens jusqu'au début du XIXe siècle, sinon jusqu'à la disparition de la compagnie des Indes en 1857. C'est tout au plus si l'on pouvait dire, il y a cinquante ans, que l'influence européenne avait exercé une légère action sur l'Inde et certains points de la côte de l'Asie Mineure; tout le reste de l'Asie lui demeurait rebelle : la Sibérie était presque déserte, inexploitée, sans aucune communication avec le reste du monde, la Chine étrangère à tout progrès, le Japon hermétiquement fermé.

Le jour où la Russie descendit en Extrême-Orient des solitudes glacées que baigne la mer d'Okhotsk pour s'emparer, aux dépens de la Chine, des rives du fleuve Amour, et pousser sa frontière sur le Pacifique jusqu'au 43e degré de latitude, jusqu'aux limites mêmes de la Corée, vit s'accomplir un des faits les plus importants de l'histoire moderne. Consacrés en 1858 par le traité d'Aïgoun, suivant de près l'ouverture du Japon aux étrangers en 1854, ces progrès de l'Empire des Tsars sur une terre lointaine passèrent presque inaperçus aux yeux de l'Europe, tout occupée alors du Levant médi-

terranéen et de l'Italie. C'était cependant un changement de l'axe politique du monde qui se préparait : la Russie entrait en contact réel avec l'Empire chinois, qu'elle ne touchait jusqu'alors que par des déserts; en même temps se marquait le début de l'évolution prodigieuse qui devait transformer le Japon en une grande puissance militaire et commerciale.

Deux nations rajeunies et pleines d'activité allaient se dresser ainsi aux portes de la vieille Chine, qui, apeurée un instant par l'entrée des troupes anglo-françaises à Pékin en 1860, contrainte d'ouvrir aux étrangers quelques nouveaux ports, oubliait vite cette alerte, les forces alliées à peine retirées, et, figée dans la stérile admiration de son antique grandeur, dans l'obstinée conviction de sa supériorité, continuait à s'isoler de l'Occident, dont son orgueil méprisait la science et dédaignait les leçons.

Aussi longtemps que le Céleste Empire n'avait eu à s'inquiéter que de l'action, intermittente et malaisée à faire sentir au loin, des puissances occidentales distraites par une foule d'autres soins et dont l'activité commerciale trouvait des débouchés ailleurs, il n'avait pas eu trop de peine à maintenir son isolement. Du jour où il se trouva en face de voisins tout ensemble rapprochés et forts, aux yeux desquels l'illusion de la distance ne masquait pas ses incurables faiblesses, il devait fatalement, s'il n'y cédait de bon gré, être entraîné de force par le courant rénovateur contre lequel il cherchait vainement à s'entourer de digues. Un assez long répit lui fut laissé pendant que le Japon ainsi que la Russie, dont les yeux avaient peine encore à se détourner de Constantinople, procédaient à leur réorganisation intérieure et préparaient leurs moyens d'action. Le Japon fut le premier prêt, et, par ses victoires dans une guerre qui était en réalité la guerre de la science occidentale contre la routine chinoise, la guerre du progrès contre

l'immobilité, enfonça les portes de la Chine. S'il ne l'avait fait en 1895, la Russie eût atteint le même résultat quelques années plus tard sitôt l'achèvement du Transsibérien. Quoi qu'il en soit, le Céleste Empire, sa faiblesse aujourd'hui mise à jour, se voit imposer par l'étranger ces innovations qu'il abhorre. Que deviendra-t-il sous l'envahissement de la civilisation moderne auquel il ne peut plus résister désormais et au milieu des rivalités des peuples européens, luttant à l'envi pour se faire les metteurs en œuvre d'une transformation, dont chacun se promet de gros bénéfices et qui aura en tout cas d'immenses conséquences politiques et économiques?

Les changements qui se préparent dans le Céleste Empire seront la dernière phase de ce phénomène général de la rénovation du nord et de l'est de l'Asie, commencée par l'évolution du Japon et le développement des possessions sibériennes de la Russie. Ces deux ordres de faits sont d'une grande importance par eux-mêmes, outre qu'ils constituent deux des principaux facteurs du problème chinois, que ce sont eux qui l'ont posé si vite, qu'ils joueront un rôle capital dans sa solution. C'est pourquoi nous les étudions d'abord. La Sibérie est aujourd'hui reliée au reste du monde par un chemin de fer qui la traversera bientôt de part en part. Le Transsibérien n'avait pas été conçu pour elle ; ses promoteurs le considéraient avant tout comme un outil politique et stratégique, comme un levier puissant pour l'action russe en Extrême-Orient. Mais le vaste pays qu'il parcourt de l'Oural à l'Amour et au Pacifique, se trouve posséder un sol fertile et d'immenses richesses minérales; ouvert aujourd'hui à la civilisation, muni d'une bonne voie de communication avec l'Europe, il deviendra l'un des plus riches domaines de la race blanche. Déjà les émigrants s'y précipitent à raison de 200 000 par an. La colonisation russe a ses avantages

et ses faiblesses; nous nous sommes efforcé de faire avec justice la part des unes et des autres; mais nous avons particulièrement insisté sur ce chemin de fer transsibérien, construit avec tant de décision et de rapidité, qui va permettre à la Russie de faire sentir en Extrême-Orient, à deux mille lieues de son centre, tout le poids de sa puissance.

Le Japon offre au monde le spectacle extraordinaire d'un peuple abandonnant une civilisation qui a été la sienne pendant douze siècles, pour adopter celle d'une autre race. Contrairement à la Chine, il n'a pas attendu que d'autres vinssent le transformer; il s'est imposé la tâche de se renouveler de lui-même. Cette tentative n'a longtemps rencontré que des sceptiques et éveillé que des sourires. Depuis la guerre sino-japonaise il n'en est sans doute plus ainsi et il a fallu ouvrir les yeux à l'évidence du développement économique et militaire de l'Empire du Soleil-Levant; bien des gens ont pourtant encore quelque peine à croire à la durée et à la profondeur de sa transformation. Sans nous dissimuler que l'œuvre prodigieuse qui s'y est accomplie contient quelques parties hâtives, que l'imitation de l'Europe a été parfois poussée à l'excès, qu'elle s'est portée même sur des points où il aurait mieux valu rester fidèle aux traditions nationales, nous croyons, comme nous le disait un des Japonais les plus instruits que nous ayons rencontré, que le grand vent d'Occident qui souffle sur ce pays est définitivement établi. Les raisons de notre conviction, nous les trouvons aussi bien dans l'observation du Japon actuel que dans les leçons de son passé. Là où les changements ont été poussés trop loin, certaines scories inassimilables et d'ailleurs non essentielles seront éliminées, mais la partie maîtresse de l'œuvre demeurera et le Japon nouveau en sortira, semblable à l'Europe par le côté scientifique et matériel de la civilisation, profondément modifié et rapproché de

l'Occident, quoiqu'en différant encore, au point de vue social et moral. Nous avons confiance en un mot dans l'avenir de ce peuple si énergique, s'il ne dédaigne pas trop tôt les leçons de ses maîtres et si, fier de s'appeler « la Grande-Bretagne de l'Extrême-Orient », il ne se laisse pas entraîner aux folies mégalomanes qui, quel qu'en puisse être le résultat immédiat, amèneront peut-être la chute de la Grande-Bretagne de l'Occident.

L'étude du problème chinois lui-même clôt ce volume. Nous nous sommes efforcé, après avoir observé les deux redoutables et proches voisins du Céleste-Empire, de noter les principaux traits de la situation où il se trouve aujourd'hui : ses dehors d'abord; le détestable gouvernement auquel le soumet la classe toute-puissante, figée dans son stérile orgueil, incurablement routinière et hostile au progrès, des lettrés; puis, contrastant avec la décrépitude de ce gouvernement, la vitalité du peuple dont les défauts incontestables sont compensés par une endurance, une persévérance, une habileté commerciale de premier ordre; l'attitude de ce peuple en face des Européens et de leur civilisation, le rôle joué jusqu'à présent par ceux-ci, le commerce qu'ils font dans les ports, les débuts, tout récents, dans ces mêmes ports de la grande industrie; les concessions d'entreprises variées accordées depuis quatre ans à ces Européens qui sortent aujourd'hui des quelques hectares où ils étaient parqués en de rares points de la côte ou des rives du Yang-tsé, qui cessent de s'adonner au pur et simple commerce pour entreprendre une véritable colonisation en appliquant à la mise en valeur des richesses de la Chine les méthodes occidentales; enfin l'inquiétant tableau des rivalités des puissances autour de cet Empire décrépit auquel nul n'ose toucher trop fort de peur de le voir s'effriter et d'en manquer les plus beaux morceaux, mais dont chacun rêve de s'attribuer la meilleure part.

Quelle sera la solution du problème chinois? Nous ne prétendons pas l'indiquer, d'autant qu'elle ne dépend pas des faits qui s'accomplissent en Extrême-Orient seuls. Chacune des puissances qui voudrait le résoudre à son profit a des intérêts sur des points très divers du globe, et les événements qui se passent en des pays bien éloignés de l'Asie orientale y font sentir leur contrecoup. C'est ainsi que la situation de la Grande-Bretagne en Extrême-Orient est devenue beaucoup moins forte depuis six mois. Tandis que l'ombre projetée par le Transsibérien qui n'est pas encore fini s'étend déjà sur la Chine et que la crainte du Tsar s'accroît tous les jours à Pékin, les folies de l'Angleterre dans l'Afrique du Sud lui lient les mains et lui font perdre, sans espoir de compensation sérieuse, l'empire de l'Asie. A Pékin même on semblerait tenté, lorsque la peur de la Russie n'est pas trop dominante, de confier au Japon plutôt qu'à une puissance européenne le soin de rendre un peu de vie à la Chine, s'il est possible encore. Mais le Japon ni la Russie, malgré l'avantage politique que leur donne leur position géographique, ne sont en état de fournir les capitaux que nécessite la régénération du Céleste Empire; pour cela il faut faire appel aux nations riches de l'Europe occidentale, à la France, à l'Allemagne et aussi aux États-Unis. Tandis que la jeune industrie germanique se développe rapidement en Extrême-Orient, aux dépens quelquefois de l'industrie anglaise, l'Union américaine y affirme chaque jour davantage son extraordinaire puissance d'expansion économique. Devenus les voisins politiques de la Chine, plus riches en capitaux et plus énergiques que les Russes, capables de créer lorsqu'ils le voudront une marine de premier ordre, les Américains semblent destinés à conquérir en Extrême-Orient la primauté économique et seuls, peut-être, ils pourraient contrebalancer un jour l'influence politique de l'Empire des Tsars. Notre pays enfin, ne

peut pas appuyer son action à l'est de l'Asie sur des bases aussi fortes que la Russie, la Grande-Bretagne ou les États-Unis; il n'a pas non plus l'activité commerciale de la jeune Allemagne; mais il dispose d'autre part, grâce à ses missionnaires, d'un facteur moral qu'aucun de nos rivaux ne possède, et pourrait aussi par sa puissance financière jouer un rôle des plus profitables dans cette rénovation de l'Asie, quelque forme qu'elle prenne au point de vue politique.

Mars 1900.

PIERRE LEROY-BEAULIEU.

PRÉFACE DE LA DEUXIÈME ÉDITION

Depuis qu'a paru, il y a quelques mois, la première édition de ce livre, la question d'Extrême-Orient a recommencé de préoccuper le monde de la façon la plus grave et la plus immédiate. Des événements tragiques se sont passés en Chine. La faction la plus violemment réactionnaire de la Cour de Pékin, se saisissant du pouvoir et prenant la tête d'un mouvement pour l'extermination des étrangers, l'armée régulière faisant cause commune avec les adhérents fanatiques des sociétés secrètes, les ministres du monde entier assiégés, sinon massacrés, dans leurs légations, les faibles troupes dont l'Europe peut disposer à cette distance obligées d'attendre l'arrivée de renforts longs à venir, pour venger au moins des atrocités qu'on n'a pu empêcher, l'inconnu le plus redoutable pesant sur la solution de cette crise, telle est la situation dans l'Empire du Milieu au moment où nous écrivons.

Ces événements ne sauraient nous surprendre beaucoup. Nous insistons à plusieurs reprises dans cet ouvrage sur la nécessité de procéder avec ménagement dans l'introduction du progrès en Chine, si l'on veut éviter une explosion d'où pourrait résulter l'effondrement de ce vieil édifice vermoulu, désastre redouté par tous. Or ce sont les imprudences de l'Europe depuis trois ans qui ont amené les récentes tragédies, et celles-ci menacent d'avoir des conséquences plus redoutables encore.

L'occupation de Kiao-tchéou par l'Allemagne, puis d'autres points du littoral par les diverses puissances, la constitution

de sphères d'influence ont alarmé les classes gouvernantes, lettrés et Mandchoux, qui y ont vu les signes précurseurs d'un partage et tiennent beaucoup sinon à leur patrie, du moins à leurs prébendes et à leurs privilèges et aussi à leurs usages et à leurs traditions. Les trop nombreux travaux entrepris partout à la fois pour construire des chemins de fer ou rechercher des mines, sans ménager les superstitions des indigènes, l'invasion d'ingénieurs et de contremaitres étrangers aux allures prépotentes ont irrité le peuple et préparé le terrain aux agitateurs, lettrés sans place et agents des sociétés secrètes qui fourmillent partout, au sein de la dynastie régnante, d'origine étrangère, usée et chancelante, qui n'ignore pas que toute concession faite aux étrangers est exploitée contre elle et que le meilleur moyen de regagner du prestige est au contraire de se poser en adversaire des Occidentaux[1]. On a vu d'un bon œil des mouvements populaires qu'il eût pu être d'ailleurs dangereux de réprimer trop brusquement; des éléments de plus en plus violents, comme il arrive toujours en temps de crise, ont pris le dessus à la cour; ç'a été d'abord l'Impératrice, puis le prince Tuan qui a jeté tous les masques.

Telle est la genèse de la situation actuelle. Qu'en peuvent être les conséquences? La plus grave des questions qui se posent est celle-ci : les troupes des puissances trouveront elles en entrant dans Pékin un gouvernement avec qui traiter? S'il n'en était pas ainsi, si les chefs du mouvement anti-étranger parvenaient à emmener dans l'intérieur l'Empereur (ou son successeur, s'il est mort) et l'Impératrice, que pourraient les alliés? Lancer une expédition au cœur de la Chine, à deux ou trois cents lieues des côtes, c'est une entreprise qui coûterait tant d'hommes, de temps et d'argent, qui aurait tant de chances d'échouer, qu'on ose à peine y songer. Voudrait-on organiser un gouvernement provisoire à Pékin? Quel prestige aurait-il, nommé par les Diables d'Occident? En admettant que certains des vice-rois qui ont semblé séparer leur cause de celle de la Cour de Pékin veuillent bien lui obéir, ne verront-ils pas eux-mêmes tels de leurs subordonnés, de leurs administrés se révolter. Ce serait alors le chaos, l'anarchie absolue, comme il pourrait arriver encore si l'on se trouvait en face de plusieurs compétiteurs à l'Empire, auquel cas celui qui serait

1. La situation de la dynastie mandchoue en Chine n'est pas sans analogie à ce point de vue avec celle du shogounat au Japon il y a quarante ans. Mais au Japon, le shogounat disparu, il restait le divin, Empereur, dont le prestige couvrait toutes les réformes; en Chine après la dynastie, il ne resterait que le chaos.

reconnu par l'Europe se verrait conférer ainsi, aux yeux de la masse, un vrai brevet d'usurpateur.

Si, comme nous voulons l'espérer, d'aussi désastreuses hypothèses ne se réalisent pas et qu'on parvienne à traiter avec un gouvernement, peu ou point contesté, il ne faudra pas croire qu'on ait échappé à tout péril. Il sera nécessaire de prendre des garanties contre le retour de pareilles violences. On pourra peser d'abord sur le choix des gouvernants, avec discrétion cependant, pour éviter de paraître constituer de toutes pièces un gouvernement, ce qui lui retirerait d'avance tout prestige. Il importera ensuite de maintenir à Pékin comme à Tien-tsin et à Takou une garnison européenne pendant de longues années; c'est la seule manière de faire sur la Cour et sur la populace de la capitale une impression durable.

Ayant ainsi affirmé sa force au centre, il conviendrait qu'on se gardât avec le plus grand soin de faire quoi que ce soit qui pût troubler l'ordre dans les provinces et porter atteinte à l'autorité ou au prestige d'un gouvernement dont les causes de faiblesse sont déjà multiples. Si, en guise de compensation pour les assassinats et les pertes matérielles qui ont signalé et signaleront sans doute encore la période révolutionnaire que nous traversons, on exige encore des concessions de mines, de chemins de fer ou autres, on se prépare de nouvelles et inextricables difficultés. Une entente internationale, en vertu de laquelle toutes les puissances s'engageraient à n'appuyer aucune demande de concession en Chine pendant trois ou cinq ans au moins, jusqu'à ce que la plus grande partie des 10,000 kilomètres de chemins de fer actuellement concédés soit ouverte à l'exploitation, serait le meilleur moyen d'assurer la tranquillité en Extrême-Orient et permettrait, du reste, en même temps, au public européen de voir ce que valent les affaires chinoises avant d'y engager de nouveaux fonds. Nous n'en espérons pas tant. Nous souhaitons du moins que chaque pays individuellement ait la sagesse de comprendre qu'il faut procéder graduellement en Chine et que le meilleur moyen de faire accepter aux Célestes les innovations réelles que nous voulons leur apporter, c'est de leur permettre de se rendre peu à peu compte de leurs avantages, non de leur infliger partout à la fois les désagréments qu'entraîne pour eux la période des travaux de construction. Si l'Europe ne se décide à laisser quelque répit à la Chine, la Chine n'en laissera pas non plus à l'Europe, qui s'en repentira.

20 Juillet 1900.

P. L.-B.

TABLE DES MATIÈRES

PREMIÈRE PARTIE

LA SIBÉRIE

CHAPITRE I

Les origines de l'expansion russe en Sibérie et les caractères naturels du pays.

CHAPITRE II

La terre sibérienne et ses habitants.

CHAPITRE III

La Sibérie agricole et les populations rurales.

CHAPITRE IV

Les richesses minières et l'industrie.

CHAPITRE V

Le commerce sibérien et le transit du thé.

CHAPITRE VI

Les villes sibériennes.

CHAPITRE VII

L'Immigration.

CHAPITRE VIII

Les voies de communications en Sibérie.

CHAPITRE IX

Le chemin de fer transsibérien. Son tracé et sa construction.

CHAPITRE X

La méthode d'exécution du Transsibérien.

CHAPITRE XI

Le chemin de fer de Mandchourie.

CHAPITRE XII

Les relations de l'Europe avec l'Extrême-Orient et le Transsibérien.

DEUXIÈME PARTIE

LE JAPON

CHAPITRE I

Les antécédents du Japon.
Coup d'œil sur ses origines et son passé.

CHAPITRE II

L'ancien régime japonais et la révolution de 1868.

CHAPITRE III

Les dehors du Japon moderne.

CHAPITRE IV

L'Industrie au Japon.

CHAPITRE V

Le Japon rural.

CHAPITRE VI

Le développement du commerce japonais.

CHAPITRE VII

Les finances du Japon.

CHAPITRE VIII

La politique intérieure et le parlement japonais.

CHAPITRE IX

L'action du Japon à l'extérieur, sa puissance militaire, sa politique étrangère.

CHAPITRE X

L'avenir de la civilisation occidentale au Japon. Relations des Japonais et des étrangers.

TROISIÈME PARTIE

LE PROBLÈME CHINOIS

CHAPITRE I

Position de la question d'Extrême-Orient.

CHAPITRE II

La capitale de la Chine.

CHAPITRE III

La campagne chinoise aux environs de Pékin. — Les nombreux signes évidents de la décadence de l'Empire.

CHAPITRE IV

La classe des lettrés et le mandarinat, causes principales de la décadence et de l'immobilité de la Chine.

CHAPITRE VIII

La Chine et les puissances. — La politique européenne en Extrême-Orient et la guerre sino-japonaise.

CHAPITRE IX

La Chine et les puissances : la Russie, la France et l'Angleterre en Extrême-Orient de 1895 à 1897.

CHAPITRE X

La Chine et les puissances (1897-1899).
Installation des États européens sur les côtes de l'Empire; introduction des méthodes occidentales dans l'intérieur. Sphères d'intérêts et porte ouverte.

CHAPITRE XI

L'avenir de la Chine. — Le maintien ou le partage du Céleste Empire.

LA
RÉNOVATION DE L'ASIE

PREMIÈRE PARTIE

LA SIBÉRIE

CHAPITRE I

Les origines de l'expansion russe en Sibérie et les caractères naturels du pays.

Ancienneté de l'expansion russe en Asie, contemporaine de celle de l'Europe occidentale dans le Nouveau Monde. — Analogies entre le Nord de l'Asie et le Nord de l'Amérique. — Les trois zones naturelles de la Sibérie, leur climat, leur étendue et leurs capacités productives. — Zone polaire des toundras, absolument stérile et inhabitable. — Zone des grandes forêts. — Zone méridionale agricole et colonisable.

L'activité des Russes s'exerce en Sibérie depuis plus de trois siècles. A peine dégagée du joug des Tartares, qui avait pesé sur elle pendant plus de trois cents ans et qui avait laissé une empreinte si profonde que bien des vestiges en subsistent encore, à peine reconstituée et unifiée, la Russie a commencé son

expansion au dehors, comme l'Espagne l'avait fait peu de temps auparavant, aussitôt délivrée des Maures et unie sous le sceptre de Ferdinand et d'Isabelle. Pays essentiellement continental, elle n'avait point accès à la mer, mais aucune frontière difficile à franchir ne l'arrêtait vers l'est. Elle se tourna de ce côté, et, victorieuse de ses anciens maîtres, s'annexa les royaumes tartares de Kazan et d'Astrakan, dont la conquête porta ses frontières jusque dans le voisinage des monts et du fleuve Oural. Dans la seconde moitié du XVI[e] siècle, le tsar Ivan le Terrible se trouva possesseur de vastes contrées à peine peuplées, éloignées de sa capitale et difficiles à administrer directement. Il est remarquable que, dans cette circonstance, il se soit formé en Russie, spontanément pour ainsi dire, le même organe qui devait être si utile aux pays de l'Occident : une grande compagnie de colonisation. Les Strogonof, famille de riches industriels et marchands, qui avaient étendu le rayon de leur commerce jusqu'au bassin de la Kama, le grand affluent du Volga, adressèrent au tsar, en 1558, une pétition où ils lui demandaient la concession de terres dans cette région, s'engageant à y bâtir une ville, à en développer les ressources et à défendre le pays contre les attaques des tribus barbares. Ivan le Terrible acquiesça à leur demande, leur accorda divers privilèges commerciaux, leur conféra le droit de rendre la justice et de lever des troupes; ainsi s'organisa une véritable compagnie à charte, analogue aux diverses compagnies des Indes ou à celles, plus récentes, de l'Afrique du Sud et du Niger; ce fut elle qui commença la conquête de la Sibérie.

Les Strogonof une fois établis sur la Kama éprouvèrent bientôt, comme il arrive toujours lorsqu'un

peuple organisé se trouve en contact avec des tribus barbares, le besoin de s'étendre aux dépens de leurs voisins tartares de l'est, n'eût-ce été que pour mettre un terme aux déprédations de ceux-ci. L'autorisation leur en fut accordée par le Tsar, et, en 1581, un chef de cosaques pillards qu'ils avaient pris à leur solde, Ermak Timoféef, s'emparait de la ville de Sibir ou Isker, capitale du Khan Kouchoum, le principal des chefs tartares de la Sibérie occidentale; en 1587, fut commencée sur les ruines de Sibir la construction de Tobolsk.

Nous ne ferons point ici l'histoire de la conquête de la Sibérie, qui ressemble fort à celle de la prise de possession du nord de l'Amérique par les voyageurs français, presque au même moment. Une fois les tribus tartares de l'ouest refoulées vers les steppes du sud, les cosaques ne rencontrèrent plus aucune résistance de la part des pauvres peuplades de chasseurs ou de pêcheurs qui erraient dans les forêts et sur le bord des fleuves. Naviguant en canot sur les rivières pendant la belle saison, n'ayant que de faciles portages à faire pour passer d'un bassin fluvial dans un autre, hivernant dans des *ostrogs*, réduits entourés de palissades, analogues aux forts de la compagnie de la baie d'Hudson, les audacieux aventuriers russes, attirés en grand nombre par le commerce des fourrures, atteignirent dès 1636 les bouches de l'Iénisséi pour arriver en 1637 à celles de la Léna, et en 1639 aux bords de la mer d'Okhotsk : au bout de cinquante ans tout le continent avait ainsi été traversé. En 1648, les cosaques Alexeief et Dezhnief doublaient l'extrémité orientale de l'Asie et atteignaient le Kamtchatka. En 1651, l'ataman Khabarof s'établissait sur l'Amour, que d'autres avaient déjà descendu en 1643; mais les

Russes se trouvèrent en face des Mandchoux, qui venaient de conquérir la Chine, et, malgré les deux sièges héroïques soutenus par leur forteresse d'Albazine, ils durent abandonner au Fils du Ciel, en 1688, par le traité de Nertchinsk, tout le bassin moyen et inférieur de l'Amour, qu'ils ne devaient reprendre qu'en 1858 aux Chinois dégénérés.

A l'ouest comme à l'est de la Sibérie, les frontières des possessions russes restèrent à peu près fixées jusqu'au milieu du XIXe siècle, et les soldats du Tsar ne franchirent qu'en 1847 la zone aride des steppes kirghizes. Retournée par Pierre le Grand du côté de l'Europe, absorbée par sa politique d'extension vers l'ouest et le rêve de reprendre Constantinople aux infidèles, la Russie ne parut plus songer à ses possessions asiatiques que pour y déporter des condamnés ou y envoyer de temps à autre quelques savants et explorateurs, quand ses souverains s'éprenaient de science. L'accroissement de l'autorité impériale, l'organisation plus régulière de l'État, avaient d'ailleurs fait disparaître cet élément aventureux de cosaques, moitié soldats, moitié brigands, mais hardis pionniers, qui avait fait la conquête, et le pays n'avait été ouvert à la colonisation libre qu'au milieu du XVIIIe siècle. Malgré cela, malgré les obstacles que le régime du servage apportait à l'émigration des paysans, on évaluait, en 1851, le nombre des habitants de la Sibérie à 2 400 000. Si c'était peu pour cette immense étendue, vingt fois grande comme la France, c'était plus que la population du Canada qui, exploré au même moment, et d'un cinquième moins étendu, ne comptait, il y a quarante-sept ans, que 1 800 000 âmes. A ce point de vue, les Russes n'avaient donc pas à rougir de leur colonisation;

ils n'ont pas davantage à le faire aujourd'hui : 5 731 000 Sibériens vivaient, d'après le recensement de janvier 1897, sur un territoire de 12 440 000 kilomètres carrés, tandis que 4 833 000 Canadiens peuplaient, en 1891, les 9 620 000 kilomètres carrés sur lesquels s'étend le *Dominion*. La densité de la population n'est donc guère inférieure dans l'Asie septentrionale à ce qu'elle est dans l'Amérique du Nord britannique, et les conditions où cette population se trouve placée sont cependant plus défavorables.

La comparaison entre les régions septentrionales de l'ancien et du nouveau monde se présente d'elle-même à l'esprit. Tant qu'on ne la pousse pas à l'extrême et qu'on l'applique surtout aux conditions naturelles des deux pays, elle paraît assez juste. L'un et l'autre sont surtout formés de vastes étendues peu ou point accidentées, tantôt couvertes de belles forêts et tantôt dénudées sur de très grandes surface; l'un et l'autre sont parcourus par des fleuves magnifiques, qui, sous un ciel plus doux, constitueraient un superbe réseau de voies de communication; mais l'un et l'autre sont malheureusement affligés d'un climat rigoureux à l'extrême, qui couvre ces fleuves de glace pendant de longs mois et qui devient si froid lorsqu'on s'avance vers le nord que les deux tiers, sinon les trois quarts, de la Sibérie, comme du Canada, semblent condamnés à rester éternellement stériles. La partie susceptible d'être exploitée n'en est pas moins encore très étendue, mais se compose, dans l'Asie russe comme dans l'Amérique britannique, d'un ruban de terre de 5 000 à 6 000 kilomètres de longueur sur 400 à 500 de largeur au maximum.

Si la Sibérie ressemble au Canada, il faut avouer

que c'est plutôt en laid. D'abord, elle est plus septentrionale : le point le plus rapproché de l'Équateur auquel descende sa frontière se trouve bien à 43 degrés; c'est-à-dire à peine plus au nord que l'extrême sud du Haut-Canada, mais elle n'atteint ce point que sur les bords du Pacifique, à l'extrémité la plus éloignée de la Russie d'Europe, alors que c'est la partie de l'Amérique britannique la plus rapprochée de l'Angleterre, celle qui est baignée par l'Atlantique, le Saint-Laurent et les grands lacs, qui se trouve sous les latitudes les plus basses. Au contraire, dans toute la moitié de la Sibérie la plus voisine de la Russie, la présence dans le sud des steppes arides et des montagnes a forcément reporté les centres de colonisation entre le 54° et le 57° degré de latitude; plus loin, ils s'abaissent un peu, mais en restant toujours de plusieurs degrés plus au nord que ceux de l'ouest canadien. En outre, tandis que les côtes américaines du Pacifique jouissent d'un climat beaucoup plus doux que les contrées situées sur l'autre versant des montagnes Rocheuses, les régions sibériennes qui s'inclinent vers le Grand Océan sont tout aussi froides que le reste du pays; les hauteurs qui séparent le bassin de l'Amour de celui de la Léna sont trop peu élevées pour opposer une barrière efficace aux vents glacés du nord, et l'archipel japonais s'interpose entre le littoral et les eaux chaudes du Courant Noir, qui joue dans le Pacifique un rôle analogue à celui du Gulf-Stream dans l'Atlantique. Aussi le climat de la Transbaïkalie, où prennent leur source les rivières qui, par leur réunion, forment l'Amour, est-il un des plus rigoureux de la Sibérie, et la mer gèle-t-elle pendant trois mois dans le port de Vladivostok, à la latitude de Marseille, alors qu'en face, sur la côte américaine,

à sept degrés plus au nord, les hivers de Vancouver sont aussi doux que ceux de la Hollande ou de l'ouest de l'Allemagne.

Pour froide qu'elle soit, la Sibérie n'est cependant pas entièrement inhabitable; il s'en faut même de beaucoup et, jusque sur les bords de l'océan Glacial, l'humanité est représentée par quelques indigènes de tribus polaires, errant dans leurs traîneaux attelés de chiens et suivis de nombreux troupeaux de rennes. Il est clair, toutefois, que l'homme blanc ne saurait s'accommoder de pareilles conditions d'existence et, au point de vue de la colonisation, il faut distinguer entre les diverses parties de la Sibérie.

On l'a assez justement divisée en trois zones qui sont, en allant du nord au sud, la zone des *toundras*, la zone des grandes forêts et la zone agricole; dans l'ouest et le centre, on trouve encore au sud de cette dernière la région des steppes et celle des montagnes de l'Altaï et du Sayan, qui présentent des caractères spéciaux. On ne peut prétendre placer de ligne de démarcation exacte entre ces diverses zones, car c'est graduellement que la transition s'opère de l'une à l'autre; mais on peut dire, en thèse générale, que toutes les terres situées au nord du 63e ou du 64e degré de latitude sont dépourvues de végétation arborescente, couvertes seulement de mousses et de lichens; le sous-sol y est éternellement gelé et ne dégèle en été qu'à une faible profondeur, ce qui transforme alors presque tout le pays en un vaste marécage; les rivières sont couvertes de glace pendant huit à neuf mois de l'année, et toute tentative de culture est radicalement impossible. A la limite sud-ouest de cette zone, à Beriozof, sur l'Obi, la température *moyenne* de l'année est de 5 degrés

au-dessous de zéro, celle de l'hiver de — 23°; la moyenne de l'été atteint encore 13°,5 et celle du mois le plus chaud 18°, ce qui est presque autant que juillet à Paris, mais la chaleur est de trop courte durée pour pouvoir produire aucun effet utile; plus à l'est le climat devient rapidement beaucoup plus sévère, et à Verkhoïansk, village situé dans le territoire d'Iakoutsk par 67° de latitude, on atteint l'un des pôles du froid de notre hémisphère : la moyenne de l'année entière y est de — 17°, celle des trois mois d'hiver de — 47°, celle de janvier de — 49° centigrades; quant au minimum absolu observé, il est de 68° au-dessous de zéro. Ce qui caractérise cet effroyable climat, c'est qu'à l'extrême froid de l'hiver succède un été très court, mais relativement chaud : la moyenne des lectures thermométriques pendant cette saison est de 13° et atteint 15° pour le mois de juillet, durant lequel on peut voir le mercure s'élever à plus de 25° à l'ombre. C'est là le type le plus net des climats continentaux; la différence des températures entre le mois le plus chaud et le mois le plus froid est 64 degrés, à peu près quadruple de ce qu'elle est à Paris. Ce qui est encore remarquable, c'est que, en quelque direction qu'on s'écarte de Verkhoïansk, fût-ce en marchant droit au nord, on trouve des climats moins rigoureux, grâce surtout à l'adoucissement de l'hiver, car l'été cesse tout à fait de mériter ce nom, sa température moyenne tombant à 9° et même à 3° sur les bords de l'Océan Glacial [1].

1. Les stations météorologiques sont nombreuses en Sibérie même dans la zone polaire; si l'on peut se rendre ainsi un compte exact du climat de ces régions désolées, c'est grâce à la présence de malheureux exilés politiques, gens souvent ins-

Il n'est pas étonnant que, dans de pareilles conditions naturelles, les quatre millions de kilomètres carrés que couvre la zone des toundras ne nourrissent que 60 000 à 80 000 habitants, Samoyèdes, Ostiaks, Tchouktches, Lamoutes et autres misérables tribus arctiques, au milieu desquelles vivent de très rares fonctionnaires et de plus nombreux exilés russes. Le renne, en même temps qu'il sert aux transports, leur fournit par sa chair leur nourriture, et par sa peau leurs vêtements; ils n'ont qu'un autre animal domestique, le robuste chien polaire dont ils attellent leurs traîneaux. On ne peut dire absolument qu'il soit à jamais impossible de rien tirer d'utile d'une pareille contrée et qu'elle ne saurait augmenter en aucune manière la richesse de l'humanité : ne vient-on pas de voir la fièvre de l'or faire accourir sous le cercle arctique des milliers de mineurs, et les scènes de la Californie de 1850 se renouveler dans l'Alaska!

Ce n'est, en tout cas, que par des richesses minérales dont on ne sait rien aujourd'hui que la zone polaire de la Sibérie pourrait acquérir une importance économique quelconque, et des gisements d'or extrêmement riches seraient seuls susceptibles de donner, dans une région si inhospitalière, des bénéfices assez considérables pour y faire naître quelques agglomérations de colons temporaires. En laissant de côté cette hypothèse, on peut dire que ces quatre millions de kilomètres carrés n'ajoutent rien à la richesse de l'Asie russe.

Au sud des toundras commencent les grands bois, d'abord rabougris, réduits à l'état de tiges ligneuses

truits, dont les observations scientifiques sont à peu près la seule distraction dans ces pays où la poste même n'arrive parfois (dans la région de la Kolyma) qu'une seule fois par an!

qui rampent sur le sol et dans lesquelles l'œil exercé d'un botaniste peut seul reconnaître les caractères distinctifs du mélèze; les arbres s'élèvent et grossissent peu à peu à mesure que le climat devient moins rude et surtout l'été moins court. Les mélèzes, les sapins, les pins s'élancent alors tout droit vers le ciel, empêchant les rayons du soleil de venir jamais dessécher le sol toujours humide de la *taïga* ou forêt sibérienne. Les abords des rivières sont presque toujours couverts d'immenses marais dont les plus vastes sont ceux qu'on voit aux environs du confluent de l'Obi et de l'Irtych; lors de la fonte des neiges, les inondations s'étendent à plusieurs dizaines de kilomètres des rives basses et mal définies. Le climat de cette zone est encore extrêmement dur, la moyenne de l'année partout inférieure à zéro, celle de l'hiver variant de — 20° à — 33°, mais la température de l'été est déjà de 14° à 15°, celle du mois le plus chaud de 17° à 18°; la saison des fortes gelées ne dure plus que sept mois au lieu de huit à neuf. Néanmoins le sous-sol est à peu près partout éternellement gelé, l'agriculture n'est possible que dans les endroits particulièrement bien exposés et exige beaucoup de soins. Il est évident que cette zone uniquement forestière qui couvre six millions de kilomètres carrés, la moitié de la Sibérie, tout en étant incapable de nourrir jamais une population dense, a déjà une valeur tout autre que la région polaire : malgré l'emploi croissant du fer dans les constructions et du charbon comme combustible, l'humanité a grand besoin de bois et les réserves dont elle dispose vont s'épuisant rapidement. Si l'on parvient à empêcher que les forêts sibériennes soient soumises au même régime d'exploitation barbare ou plutôt de dévasta-

tion que celles de l'Amérique du Nord, le monde entier viendra peut-être au siècle prochain s'approvisionner chez elles. En outre, il existe au milieu de ces grands bois des gisements aurifères très importants, près de l'Iénisséi et surtout dans le bassin de l'Olekma, tributaire de la Lena, où ils sont dès aujourd'hui très fructueusement exploités. Aussi est-on en droit de penser que les six millions de kilomètres carrés couverts aujourd'hui de forêts et de marécages, pourront faire vivre quelque jour un nombre d'hommes beaucoup plus considérable que les 650 000 à 700 000 habitants, moitié russes et moitié indigènes, qui s'y trouvent maintenant.

Si, de l'étendue totale de la Sibérie, nous retranchons les quatre cents millions d'hectares de toundras et les six cents millions d'hectares de forêts, il reste encore plus de deux millions de kilomètres carrés, qui constituent la zone cultivable, la seule qui soit susceptible de nourrir jamais une population dense.

Cette région ne se distingue pas de celle des forêts, comme celle-ci se différencie des toundras, par un changement bien net dans l'aspect du paysage, si ce n'est à l'ouest où le passage de l'une à l'autre est accompagné de la substitution du bouleau au pin dans les bois; mais en Sibérie centrale, où bien peu de points encore ont été défrichés, les grands arbres verts, pins, sapins et mélèzes, couvrent presque tout le pays jusqu'aux montagnes de la frontière méridionale. Ce qui caractérise la zone cultivable, c'est que le climat est assez doux pour permettre aux céréales de mûrir. L'été y est notablement plus long et la température de la « période de végétation » y est plus élevée. C'est ce dernier facteur, la moyenne des lectures du thermomètre pendant les cinq mois de

mai à septembre, qui est le plus important au point de vue agricole dans les pays du nord : tant que le grain reste en terre sous la neige, peu importe le degré qu'atteint le froid, mais, une fois la neige fondue, il faut que la plante reçoive une quantité de chaleur suffisante, pendant un temps assez long, afin qu'elle puisse se développer; il faut que les gelées d'automne n'arrivent pas avant que l'épi soit mûr. A Nertchinsk, en Transbaïkalie, l'hiver est plus froid de 4 degrés qu'à Beriozof sur l'Obi, et cependant les céréales mûrissent aux environs de la première de ces villes, alors que la seconde n'est entourée que de toundras désolées : c'est que, de mai à septembre, la température moyenne est de 13°,5 à Nertchinsk et de 9° seulement à Beriozov; durant le mois le plus chaud, la différence à l'avantage de la première de ces stations retombe à un degré. C'est donc le manque de durée, plus encore que le défaut d'intensité de la chaleur ou que l'excès du froid, qui est le principal obstacle à la culture dans les contrées septentrionales extrêmes.

Pour que les céréales, même les moins délicates, puissent arriver à maturité, il faut que la moyenne de la période végétative soit supérieure à 12° centigrades : la limite de la zone où cette température se trouve atteinte n'est pas une ligne exactement parallèle à l'équateur, elle incline fortement vers le sud-est; car, à égalité de latitude, le froid, dans l'ancien monde, augmente lorsqu'on s'avance vers l'orient. La frontière des cultures, qui se trouve bien au-dessus du 60e degré sur les côtes de la mer Baltique, atteint à peine le 58e en Sibérie occidentale; le 57e sur l'Iénisséi; le 55e au delà du Baïkal; elle continue à s'abaisser dans le bassin de l'Amour et, en arrivant

sur la côte du Pacifique, elle laisse au nord Nikolaïevsk, à la même latitude que Hambourg, 54 degrés. Si mince qu'elle soit en bien des endroits, resserrée à l'ouest entre les steppes et les montagnes d'une part, la zone exclusivement forestière de l'autre, plaquée à l'est contre la frontière chinoise, la région agricole de la Sibérie n'en couvre pas moins encore une étendue quintuple de celle de la France, égale à la moitié de la partie cultivable de la Russie d'Europe, qui a aussi ses zones glacées et stériles. Elle offrira longtemps encore un excellent terrain à l'émigration russe.

CHAPITRE II

La terre sibérienne et ses habitants.

La Sibérie est le prolongement de la Russie d'Europe. — Ressemblances d'aspect et de climat entre les deux pays. — Insignifiance des populations indigènes, surtout à l'Ouest. — Facilités qui en résultent pour la colonisation. — Immense majorité de l'élément russe dans toute la zone agricole et dans l'ensemble du territoire. — Les éléments indigènes : tribus polaires en décroissance; populations mongoles à croissance plus lente que celle des Russes; immigrés asiatiques dans l'est de la zone cultivable. — Éléments hétérogènes venus d'Europe : les Juifs; les Raskolniks.

Lorsqu'après avoir franchi, dans de jolis vallons boisés, les chaînes de collines s'élevant sur les gradins successifs d'un plateau, qu'on appelle les monts Oural, on se retrouve à Tchéliabinsk dans la grande plaine, on a peine à croire que l'on a parcouru depuis Moscou deux mille kilomètres de chemin de fer, tant le paysage qu'on a devant les yeux ressemble à celui de la Russie du centre, des gouvernements de Toula ou de Riazan. Au milieu d'espaces découverts et herbus, semés de boqueteaux de bouleaux d'une verdure délicate, on aperçoit de loin en loin la tache grise d'un village aux maisons de bois, entouré de quelques champs.

La seule différence avec la Russie centrale, c'est que le bouleau domine ici d'une manière tout à fait exclusive — de l'Oural à l'Obi, pendant quatre cents lieues de pays absolument plat, je n'ai pas vu d'autre arbre; — c'est aussi que les fleurs sauvages, au milieu desquelles se distingue le *Kaborski tchaï*, aux longues fusées roses ressemblant à la digitale, cher aux contrefacteurs de thé, sont particulièrement nombreuses et belles; c'est enfin et surtout que les lieux habités et les cultures sont plus rares. Néanmoins, sur une terre si semblable à la terre russe, on ne s'étonne pas que l'homme russe s'établisse volontiers : l'hiver est un peu plus long et plus froid, l'été un peu plus chaud, les moustiques sont beaucoup plus nombreux, mais le sol est moins occupé et le paysan n'y est plus resserré dans les quelques hectares qu'on a alloués à son père lors de l'abolition du servage et qu'il a fallu partager avec ses frères. Si l'on rencontre si peu de villages en suivant le premier tronçon du Transsibérien, c'est qu'il passe un peu au sud de la région colonisée, qu'il effleure même la steppe insuffisamment arrosée que les Kirghizes parcourent avec leurs troupeaux. Aussi aperçoit-on parfois dans la plaine leurs gourbis circulaires et même leurs tentes et voit-on souvent aux stations de ces nomades aux yeux noirs bridés, au teint jaune, à la tête rasée, qui jettent une note sombre au milieu des moujiks blonds, dont la surabondante chevelure retombe sur leur traditionnelle chemise rouge. Un peu plus au nord ou à l'est, après qu'on a passé l'Obi, les Kirghizes disparaissent à peu près complètement, bien que la ville de Tomsk ait encore une mosquée, la plus septentrionale du monde.

Des évaluations remontant à 1893 fixaient à 90 000

le nombre de ces Tartares, dont la majorité professent l'islamisme, mais dont quelques-uns sont russifiés et devenus orthodoxes, tandis que d'autres sont restés païens; un petit nombre d'entre eux sont sédentaires et habitent les villes; en outre, quelque 20 000 Mongols, dits Kalmycks, habitent les montagnes de l'Altaï. Dans le nord se trouvent quelques autres aborigènes d'un type très inférieur : 40 000 Ostiaks, de race finnoise, presque exclusivement chasseurs et pêcheurs aujourd'hui, qui ont eu autrefois quelque civilisation, mais qui, repoussés peu à peu par les Russes vers des pays de plus en plus froids et stériles, ont dégénéré et sont décimés par l'alcoolisme et les autres fléaux que le contact de races supérieures apporte d'habitude aux peuples primitifs; plus loin encore, à la limite des forêts et des toundras toujours gelées, errent avec leurs rennes les tribus polaires des Samoyèdes, que l'aridité de leur pays et la rigueur de son climat ont soustraits à l'influence des Européens, mais qui ne sont qu'une vingtaine de mille et ne sauraient croître beaucoup en nombre dans les conditions défavorables où la nature les a placés. En face de ces 150 000 indigènes, 200 000 au plus, en admettant que les évaluations que nous venons de citer soient un peu inférieures à la réalité, les Russes, auxquels la zone agricole appartient presque exclusivement, forment à peu près les dix-neuf vingtièmes des 3 356 000 habitants de la Sibérie occidentale, qui contient elle-même les trois cinquièmes de la population totale de la Sibérie.

La partie du gouvernement de Tobolsk qui offre des ressources sérieuses est formée d'une bande assez étroite entre les forêts marécageuses du nord et les steppes desséchés du sud. A Tomsk, la zone culti-

vable est plus large; dès qu'on passe l'Obi, le pays change de caractère, se relève en coteaux et se creuse en vallons, assez mollement encore et sans que le roc apparaisse jamais sous l'épaisse couche de terre végétale; les arbres sont plus beaux, aux bouleaux se mêlent quelques pins d'abord, puis des sapins et des cèdres de Sibérie; tantôt ces arbres forment un bois continu, tantôt, croissant à quelque distance les uns des autres ou éclaircis artificiellement pour fournir des traverses ou du bois à brûler au chemin de fer, ils s'espacent au milieu de l'herbe haute, toujours semée de magnifiques fleurs et donnent à la contrée l'aspect d'un parc qui réjouit les yeux après la traversée de l'uniforme steppe de Barabinsk et de ses bois de bouleaux rares et chétifs. Le plateau de 250 à 300 mètres d'altitude qui s'étend entre les deux rivières Tomi et Tchoulym, affluents de l'Obi, est de nouveau presque horizontal, mais la végétation y reste variée; plus à l'est encore les chaînes de collines s'élèvent, les rivières coulent dans des lits encaissés; sur les berges, des rochers se montrent à nu et rompent un peu la monotonie de la trop uniforme verdure qui couvre la grande plaine de l'ouest. La vallée de l'Iénisséi, où l'on descend par des croupes bien cultivées, est dominée à l'est par de véritables montagnes, et le magnifique fleuve, clair et rapide, de mille mètres de large, forme un agréable contraste avec les rivières plus occidentales qui roulent paresseusement des eaux toujours boueuses.

L'Iénisséi passé, les plaines ne se trouvent plus qu'au nord dans la zone glacée des *toundras*, et la région habitable est un pays de collines et de forêts; la grande route postale qui traverse de l'ouest à l'est,

de Tioumen, au pied de l'Oural, à Striétinsk sur l'Amour, toute la Sibérie, franchit presque perpendiculairement le cours des rivières qui se dirigent toutes vers le nord, s'élève sur les hauteurs pour redescendre de deux ou trois cents mètres dans les vallées, au milieu d'une muraille presque ininterrompue de grands pins de Sibérie, au tronc rouge, à la verdure sombre, et de magnifiques mélèzes aux teintes plus claires, aux formes plus régulières, tout prêts à faire des mâts de navires ; des sapins, des cèdres dont les pommes contiennent de petites noisettes que les Sibériens récoltent et qu'ils grignotent sans cesse, se montrent de temps à autre, mais les bouleaux n'apparaissent plus qu'à la lisière des bois. Sur les bords des rivières les plus importantes s'élèvent de petites villes, et tous les vingt ou trente kilomètres, se succèdent des villages entourés de quelques cultures qui forment au milieu de ces immenses forêts de bien insignifiantes clairières. C'est, cependant, le long de la grande route, de la vallée de l'Iénisséi et du cours de deux ou trois autres rivières que presque toute la population est concentrée dans la Sibérie centrale, l'élément russe du moins, qui forme là encore la grande majorité : sur les 570 000 habitants du gouvernement de l'Iénisséi, on ne compte qu'une cinquantaine de mille indigènes, vivant en majorité dans les toundras et les forêts du nord. Dans le gouvernement plus oriental d'Irkoutsk, la proportion de ceux-ci, déjà beaucoup plus forte, n'atteint cependant que vingt pour cent : près de cent mille Bouriates, mi-pasteurs, mi-agriculteurs, Mongols de race et bouddhistes ou plutôt lamaïtes de religion, y vivent sur les pentes des monts Sayan, près de la frontière chinoise, et quelques autres tribus d'origine diverse errent encore

dans cette province, que peuplent en tout 500 000 habitants.

A l'est du grand lac Baïkal, qui s'étend en croissant sur sept cents kilomètres de longueur contre cinquante à cent de largeur seulement et dont les rives montagneuses, rappelant celles des lacs d'Écosse, forment à peu près la seule partie vraiment pittoresque de la Sibérie, on se trouve déjà dans une contrée qui eut avec la Chine des rapports suivis : la Transbaïkalie fournissait autrefois aux fauconniers des empereurs de Pékin leurs meilleurs oiseaux; aujourd'hui, c'est encore vers le Thibet, tributaire de l'Empire du Milieu, que se tournent les regards des nombreux sujets bouddhistes que compte la Russie en Transbaïkalie. Tout le district de Verkhné-Oudinsk comprenant le bassin du principal affluent du Baïkal, la Selenga, est parfois et fort justement appelé la Mongolie russe. Au sommet de la chaîne de l'Ahmar Daban qui domine le Baïkal, j'ai vu pour la première fois un arbre fétiche, portant à toutes ses branches des chiffons multicolores, et au pied des pentes orientales j'ai trouvé un monastère de lamas. Les plateaux couverts de steppes marécageuses et de maigres bois qui s'étendent plus au nord et d'où descendent les premières eaux du Vitim, tributaire de la Lena, étaient inhabités avant l'arrivée des Russes et contiennent aujourd'hui quelques villages de pauvres moujiks; dans la partie de la Transbaïkalie qui s'incline vers l'Amour se rencontrent de nouveau des populations mêlées. Avant l'annexion de toute la rive droite et de la vallée inférieure du fleuve par la Russie, toute cette province formait une sorte de marche militaire; aujourd'hui encore elle est qualifiée non de « gouvernement », mais d'*oblaste*, comme les autres territoires

de l'Amour, ce qui indique qu'elle est soumise au régime militaire et que toute son administration est concentrée entre les mains d'un général gouverneur. De ses 670 000 habitans un tiers est formé d'indigènes, un autre tiers de paysans ou d'habitants de ses tristes petites villes, un autre de cosaques, qu'on ne distingue guère des paysans qu'à la bande jaune qui orne leur casquette et leur pantalon; en échange d'exemptions d'impôts, ils sont soumis à des obligations militaires particulières; mais le nom qu'ils portent ne paraît pas leur avoir donné toutes les qualités de leurs homonymes de la Russie d'Europe, et ils ne font pas, sous les armes, une brillante figure.

Les deux territoires qui ont été annexés en 1858 à l'empire des Tsars aux dépens de la Chine, la province de l'Amour et la partie méridionale, la seule qui ait quelque valeur, de la province du littoral, sont encore à peine peuplés; ils l'étaient bien moins encore avant l'arrivée des Russes, et ne comprenaient guère qu'une dizaine de mille Mandchoux et à peu près autant d'indigènes, pasteurs et surtout chasseurs et pêcheurs, de diverses tribus. Les Mandchoux sont restés et ont prospéré, les autres peuplades paraissent s'éteindre peu à peu ; vingt ou trente mille immigrants chinois et coréens sont arrivés, surtout aux environs de Vladivostok; cela n'empêche pas les immigrants russes de former encore les cinq sixièmes des 112 000 habitants de la province de l'Amour et plus des deux tiers des 214 000 de la province du Littoral; encore 30 000 des indigènes de celle-ci vivent-ils dans les régions arctiques, que les blancs leur abandonnent volontiers, et le territoire nouvellement acquis sur la Chine compte-t-il au moins 140 000 Russes sur 175 000 habitants; il est vrai que cette forte pro-

portion est due en partie aux troupes, chaque jour plus nombreuses, qu'on y accumule depuis que la guerre sino-japonaise a si profondément modifié la situation de l'Extrême-Orient.

Le tableau ci-dessous indique, d'après des données officielles (recensement du 28 janvier 1897), la superficie et la population totale des neuf provinces sibériennes. On y a joint l'évaluation de la population indigène et celle de la superficie de la zone agricole, d'après des sources qui paraissent dignes de foi [1]. En ce qui concerne l'étendue de la zone cultivable, qui ne saurait évidemment être appréciée d'une manière bien exacte, nous y avons englobé toutes les régions où la température moyenne de la période de végétation est supérieure à 12 et permet ainsi la culture des céréales ; il va sans dire qu'il s'y trouve, comme en maint autre pays, des espaces que la nature du sol ou parfois, dans l'ouest, l'insuffiance des pluies, rend stériles.

	Superficie en kilomètres carrés.	Population totale.	Indigènes et immigrés asiatiques.	Superficie de la zone agricole.
Tobolsk	1 387 000	1 438 655	180 000	700 000
Tomsk	848 000	1 917 527		
Iénisséi	2 542 000	567 807	45 000	500 000
Irkoutsk	726 000	501 237	100 000	
Iakoutsk	3 970 000	283 954	250 000	»
Transbaïkalie	594 000	669 721	200 000	360 000
Amour	447 000	112 396	18 000	270 000
Littoral	1 921 000	214 940	70 000	380 000
Ile de Sakhalin		25 495		
	12 435 000	5 731 732	863 000	2 210 000

1. Notamment l'ouvrage : *The industries of Russia.* Vol. V, *Siberia and the Great Siberian Railway*, publié par le gouvernement russe à l'occasion de l'Exposition de Chicago; l'*Annuaire commercial et industriel de la Sibérie*, édité à Tomsk; en outre, diverses autres publications géographiques.

La région méridionale agricole de la Sibérie est donc, contrairement aux contrées glacées qui s'étendent au nord, habitée surtout par des immigrants venus d'Europe. La proportion de ceux-ci, très forte dans la partie occidentale, décroît en même temps que la densité de la population quand on s'avance vers l'est, mais elle reste toujours supérieure aux deux tiers et, dans l'ensemble, dépasse les neuf dixièmes : des cinq millions de personnes qui vivent sur cette longue bande de terre, plus de quatre millions et demi sont d'origine européenne. Cependant les indigènes, de race mongole ou turque, fort supérieurs aux pauvres tribus de chasseurs et de pêcheurs qui errent dans les zones septentrionales, ne diminuent pas en nombre, mais continuent à s'accroître, quoique moins rapidement que les Russes, que vient renforcer chaque jour une abondante immigration. Entre les deux éléments, les relations sont excellentes : le préjugé de couleur, qui est si intense chez les Anglo-Saxons, qui se développe si vite chez tous les Occidentaux, dès qu'ils font un séjour prolongé dans des pays habités par des hommes d'autre race, ce préjugé ou ce sentiment, de quelque nom qu'on veuille l'appeler, n'existe à aucun degré chez les Russes, peut-être parce qu'ils sont eux-mêmes plus proches des Orientaux et ont toujours été habitués à leur contact. La question de religion, qui est assurément un obstacle à la fusion des immigrés orthodoxes et des indigènes musulmans ou bouddhistes, n'en est pas un à leurs bons rapports.

Le peuple russe — nous ne disons pas le gouvernement — est essentiellement tolérant ; il tient à sa foi, mais il admet que chacun ait le droit d'adorer Dieu comme il l'entend. Les mosquées qui s'élèvent

dans maintes villes sibériennes à côté des églises, les lamaseries et les pagodes de la Transbaïkalie ne l'offusquent en aucune manière. J'ai vu, en allant de Tchéliabinsk à Omsk, le métropolite de cette dernière ville, qui se trouvait dans le train, descendre à une station de son wagon spécial pour aller examiner une église en construction et bénir la foule des moujiks, tandis qu'à cinquante pas de lui cinq voyageurs tartares étendaient à terre un tapis et, se tournant vers la Mecque, faisaient leur prière musulmane; des paysans qui venaient d'accourir pour baiser les mains du prélat les regardaient sans la moindre apparence d'hostilité ni de moquerie. En aurait-il été ainsi dans l'Europe occidentale, il y a quelques siècles, lorsque les couches populaires en étaient au même degré de développement intellectuel que ces moujiks? Je ne le crois pas, et les dissidents auraient sans doute agi prudemment en se tenant plus à l'écart. Le gouvernement russe lui-même laisse la plus grande liberté à ses sujets asiatiques en matière religieuse : l'origine de son intolérance en Europe est en grande partie politique et, s'il vaut mieux être à ses yeux bouddhiste ou musulman que catholique ou protestant, c'est qu'il voit aujourd'hui dans ces infidèles plus de futurs sujets — ou, au moins, de protégés — que d'ennemis dangereux, tandis que les membres des autres confessions chrétiennes sont des descendants d'anciens adversaires ou d'insurgés, des gens qui contribuent à répandre dans l'Empire les idées libérales de l'Occident et ne sauraient avoir pour l'autocratie le même respect que les orthodoxes.

La colonisation de la Sibérie a été accomplie par les seuls sujets du Tsar, et les étrangers européens sont infiniment peu nombreux. De l'Oural au Paci-

fique, il s'en trouve tout au plus quelques centaines, dont une assez grande proportion de Français. Je fus fort surpris à la petite gare de Sokour, sur le chemin de fer de Sibérie, à neuf lieues au delà de l'Obi, quand un compagnon de voyage, descendu avant moi du train pour prendre l'habituel verre de thé des stations russes, se retourna pour m'appeler : « Venez donc, me dit-il, le buffet est tenu par une de vos compatriotes ». C'était bien une Française, une simple paysanne mariée à un Bessarabien et venue en Sibérie depuis une année seulement, après en avoir passé plusieurs dans la Russie du sud; elle avait un peu perdu l'habitude de s'exprimer en français sans avoir appris à parler très bien le russe, et semblait apprécier médiocrement sa nouvelle résidence; son buffet se distinguait, par un certain goût dans l'arrangement, de ceux que j'ai vus aux autres stations, quoiqu'ils fussent tous assez proprement tenus. Un peu plus loin, dans une grande ville cette fois, à Tomsk, j'ai rencontré une autre Française dans une librairie dont l'enseigne portait *Frantzouskyi Magasine*, « magasin français ». J'ai trouvé de même dans presque toutes les villes de la grande route de poste : à Irkoutsk, à Blagoviechtchensk, à Khabarovsk, à Vladivostok, quelques-uns de nos compatriotes, établis là parfois depuis trente ans et exerçant les métiers les plus variés, avec une préférence marquée pour celui de photographe.

Aujourd'hui que la Sibérie commence à s'ouvrir et que le moment est proche où le chemin de fer permettra d'en exploiter les ressources, les étrangers s'y font voir en plus grand nombre, et plus d'un ingénieur est déjà venu y étudier les gisements miniers. Mais dût-il se trouver à l'avenir dans ce pays quelques

hommes spéciaux d'origine étrangère dirigeant des établissements, cela ne saurait altérer le caractère véritable de la colonisation de l'Asie russe, qui est d'être une œuvre essentiellement nationale pour laquelle le concours d'autres peuples n'a été ni recherché ni offert.

Au point de vue ethnique, comme au point de vue géographique, la Sibérie est donc un prolongement de la Russie d'Europe, on pourrait même dire de la Grande-Russie. Il y a bien quelques éléments hétérogènes, les mêmes qu'on rencontre en Russie d'Europe, introduits le plus souvent malgré eux, des Polonais, des Allemands des provinces baltiques, descendants d'exilés ou exilés eux-mêmes : aussi trouve-t-on dans chacune des trois ou quatre grandes villes, à Omsk, à Tomsk, à Krasnoiarsk, à Irkoutsk, des églises catholiques et luthériennes. On rencontre des synagogues même dans les villes secondaires, et, jusque dans les villages, Israël a ses représentants; la petite ville de Kaïnsk, entre Omsk et l'Obi, a mérité par la quantité de Juifs qui y habitent le nom de Jérusalem de la Sibérie. Enfin, l'on compte certainement plus de cent mille *raskolniks*, adhérents des diverses sectes dont l'origine remonte à la réforme de la liturgie orthodoxe par le patriarche Nikon au XVIIe siècle [1]; mais c'est là un élément sorti des entrailles mêmes du peuple russe. Ils sont répandus à travers toute la Sibérie : dans la province de l'Amour, ils formeraient, dit-on, plus du dixième de la population, et la Transbaïkalie est ensuite leur principal centre; beaucoup y ont été déportés au siècle dernier,

1. D'après des statistiques remontant à cinq ans en arrière et ne comprenant ni le gouvernement de Tobolsk ni celui d'Irkoutsk, il y aurait 83 000 *raskolniks* en Sibérie.

leurs descendants vivent en paix aujourd'hui et appartiennent surtout à une curieuse secte qui pousse l'amour de la tempérance et l'horreur des innovations jusqu'à s'abstenir non seulement de boissons alcooliques, mais de thé. Aujourd'hui encore, on punit de l'exil en Sibérie les membres de certaines sectes étranges, comme celle des eunuques, qui sont confinés dans un village du territoire d'Iakoutsk en pleine toundra. Selon la croyance de ces excentriques sectaires, qui adorent Napoléon comme une réincarnation du Messie, c'est sur les bords du lac Baïkal que dort le héros en attendant qu'il vienne, à la tête d'une innombrable armée, établir le règne de Dieu sur le monde entier. En laissant de côté ces sectes extrêmes, on s'accorde à dire que les raskolniks jouissent de l'estime générale, qu'ils sont sobres et laborieux et constituent l'un des éléments les meilleurs et les plus prospères de la population.

CHAPITRE III

La Sibérie agricole et les populations rurales.

Prépondérance énorme de la population rurale et paysanne en Sibérie. — Les moujiks sibériens; leur rudesse et leur état de culture primitif. — Ressources que leur procure le transit de la grande route postale. — Bonne qualité de beaucoup de terres, mais état arriéré des méthodes agricoles. — Divers modes de tenure du sol. — Épuisement précoce des couches superficielles; médiocrité et irrégularité des rendements des céréales. — Variations énormes des prix. — Nécessité et difficulté d'améliorer les procédés agricoles. — Inconvénients de l'absence totale de grande propriété progressive en Sibérie.

Les indigènes, les étrangers et les schismatiques mis à part, nous voici en face de la masse russe et orthodoxe. Dans ce pays, qui ressemble à la Russie, mais en accuse davantage tous les caractères, l'immensité, l'isolement, la rudesse et la longueur de l'hiver, la monotonie des plaines sans horizon et des grandes forêts, les traits distinctifs de la population semblent s'être exagérés aussi.

Plus encore qu'en Russie, elle est essentiellement rurale — l'exploitation des placers aurifères est la seule industrie qui ait acquis quelque importance, et elle emploie peu de monde, relativement aux pro-

ductifs résultats qu'elle donne, — plus encore qu'en Russie l'élément rural, qui comprend les neuf dixièmes des habitants, est un bloc compact de paysans, car en Sibérie la grande propriété n'existe pas. Les quelques nobles dont la statistique accuse la présence sont des fonctionnaires dont les biens se trouvent de l'autre côté de l'Oural, et les seules gens riches du pays sont des marchands des villes qui, en dehors de leur commerce, sont souvent intéressés dans des entreprises de mines d'or et peuvent bien avoir quelque maison de plaisance à la campagne, mais ne s'occupent pas d'agriculture. Des concessions de terre et des ventes ont été faites, en petit nombre, au milieu du siècle, à des particuliers; ceux-ci ont délaissé complètement ces domaines ou les ont loués à des moujiks, sans s'en occuper davantage; l'étendue totale, même en y joignant les biens de mainmorte, en est, du reste, relativement insignifiante, et toute la terre, ou peu s'en faut, est aux mains de l'État, ou des petits cultivateurs, qui sont eux-mêmes considérés, non comme propriétaires, mais comme usufruitiers de la couronne.

Ces paysans vivent presque tous, comme en Russie, dans des villages ou des hameaux; les maisons isolées sont très rares, l'agglomération étant une conséquence à peu près forcée du système de la propriété communale collective qui prévaut presque partout dans les domaines du Tsar. Un village sibérien, comme on peut s'y attendre, ressemble fort à un village russe : de chaque côté de la route se succèdent, en longues files de plusieurs centaines de mètres, les maisons noires en bois, séparées les unes des autres par des cours où se trouvent des étables, un ou deux hangars, et sur lesquelles ouvrent les portes des habitations.

Sur la teinte sombre et triste des façades en poutres non équarries et des palissades en planches des cours, tranchent seulement les boiseries saillantes, le plus souvent peintes en blanc, des petites fenêtres et, parfois, le ton frais d'une *isba* neuve que les intempéries d'une ou de deux années ne tarderont pas à rendre semblable à ses voisines. Ce morne ensemble n'est un peu égayé que dans les bourgades de quelque importance, que l'absence de rues latérales fait s'allonger démesurément sur plusieurs kilomètres, mais qui possèdent une église de briques aux coupoles vert clair, aux murs recouverts d'un crépi éblouissant. Les chapelles de la plupart des villages ne sont pas si imposantes et une croix distingue seule des autres *isbas* ces pauvres lieux de prière où, de loin en loin, un pope vient dire une messe.

Tout cela a l'air rude, plus rude encore qu'en Russie d'Europe, peut-être à cause de ces maisons, qui ne sont plus en planches, mais en poutres brutes, à la façon des *log-houses* du Far-West américain, peut-être à cause de l'aspect sauvage des animaux qui errent sur la route, des chiens à mine de loups, des porcs noirs qui ressemblent à des sangliers. Et cependant le paysan sibérien a plus d'aisance, je crois, que le paysan russe; ses isbas sont plus spacieuses, quoique sept, huit et dix personnes s'entassent souvent dans deux ou trois petites pièces, dont l'énorme poêle qui sert de lit en hiver restreint encore le cube d'air; je n'ai pas vu en Sibérie d'habitation aussi misérable qu'en Russie, où à côté de maisons de bois très suffisantes, on rencontre parfois de petites chaumières, presque des *gourbis*, où s'abrite toute une famille. Mais, au fond, l'habitant des campagnes est encore plus primitif, plus grossier, plus ignorant de

toute règle d'hygiène et de propreté, de tout ce qui pourrait donner un peu d'agrément à sa vie, orner et assainir cette isba où il reste calfeutré pendant les six longs mois d'hiver, tenant presque toujours fermées, même dans la belle saison, les doubles fenêtres des deux ou trois petites chambres où s'entassent huit ou dix personnes. Il est paresseux et apathique au-delà de tout ce qu'on peut imaginer et ne conçoit que deux plaisirs : dormir ou rêver en fumant sa pipe, et boire du *vodka*, boire non pas pour s'égayer, mais pour être ivre-mort. Pendant que les hommes sont au cabaret, les femmes jasent devant leur porte sans rien faire, en jetant de temps en temps un coup d'œil distrait sur les troupes grouillantes d'enfants blonds, en chemise rouge, qui jouent dans la boue ou dans la poussière. Le travail est toujours limité à ce qui est strictement indispensable, et l'on aime mieux se passer de superflu que de peiner pour l'avoir : chaque village possède un nombreux troupeau de vaches qui va paître sur les jachères, sous la conduite de trois ou quatre vieillards ou gamins, et l'on a d'excellent lait en abondance, mais il est bien rare de trouver du beurre, et le fromage est inconnu. Sur quatre-vingts ou cent villages sibériens que j'ai traversés, je n'ai pas vu un seul jardin potager, si ce n'est dans deux ou trois *stanitsas* cosaques de Transbaïkalie. Ce n'est pas que les légumes ne puissent pousser, mais c'est qu'on ne veut pas les cultiver. Les villes de l'Amour, Balgoviechtchensk, Khabarovsk, sont les seules où l'on en trouve, parce que les Chinois de la rive opposée viennent les apporter.

A la paresse, le paysan sibérien joint le plus extrême entêtement. Ce n'est pas toujours une mauvaise qualité chez un peuple, et c'est à leur obstination que les

Anglais doivent une grande partie de leurs succès; mais ils s'entêtent à agir, en dépit de tous les obstacles, tandis que le Sibérien, plus encore que le Russe, s'entête dans l'inaction. Sa force d'inertie est merveilleuse, et lorsqu'il a décidé de s'abstenir, aucun raisonnement, aucune objurgation, ne peuvent le mettre en mouvement. J'ai entendu presque tous les Européens qui avaient voyagé ou séjourné en Sibérie se plaindre que ce fût le seul pays au monde où l'on ne pût rien obtenir même avec de l'argent. Et c'est vrai : à de certains jours, quelle que soit la somme que vous offriez, vous ne trouverez pas, dans un village, d'homme qui consente à vous conduire avec ses chevaux à quatre ou cinq lieues de là; une autre fois, on vous demandera un prix tellement démesuré que vous préférerez attendre dans l'espoir d'obtenir un rabais un peu plus tard; en ce cas vous serez vite désillusionné. J'ai vu souvent des paysans, sachant que je devais avoir au bout de deux ou trois heures des chevaux de poste, et que j'aurais fait un léger sacrifice pour partir plus vite, s'en tenir aux exigences exagérées qu'ils avaient émises tout d'abord et perdre ainsi l'occasion d'un marché avantageux, sans aucune compensation; non pour prendre part à une fête ou se livrer à des travaux urgents, mais pour rester à fumer, assis devant leurs isbas, ou à boire au cabaret.

Si l'absence de besoins fait le bonheur, assurément les Sibériens devraient être heureux, car tout en eux respire le dédain du progrès et de la moindre amélioration : « Ceci a suffi à nos pères, nous pouvons bien nous en contenter », telle est la réponse que fait infailliblement l'homme du peuple à toute suggestion d'un changement. Les citations qu'ils cherchent de préférence dans les textes sacrés, et qu'on rencontre sou-

vent inscrites jusque sur la vaisselle, prêchent toujours la résignation ou l'abstention, jamais l'action ni l'effort : « Celui qui est content de peu ne sera pas oublié auprès de Dieu », voilà celle que j'ai lue dans la plus sale des stations de poste de la Transbaïkalie; elle était certes appropriée au lieu, et convient bien aussi à tout ce peuple. Elle a sa beauté, d'ailleurs, et s'applique en mainte circonstance, mais il y a bien d'autres versets dignes d'être cités dans la Bible, et de plus fortifiants. De ceux-là je n'ai jamais entendu parler entre l'Oural et le Pacifique.

Ce manque d'énergie et de persévérance, si général, de l'avis de tous ceux qui connaissent bien l'empire des Tsars, et des Russes eux-mêmes, en Russie d'Europe comme en Russie d'Asie, paraît bien être un des traits profonds du caractère national, soit qu'il ait existé de tout temps, soit qu'il ait été imprimé au peuple par l'infusion de sang et surtout d'idées et d'habitudes asiatiques qui s'est produite, du XIII[e] au XVI[e] siècle, sous la domination tartare. Les climats très froids, où l'hiver s'étend sur la moitié de l'année et plus, portent en outre à l'apathie non moins que les climats extrêmement chauds, surtout lorsque l'ignorance de l'homme qui y est soumis le condamne à rester pendant les mois où les travaux extérieurs sont impossibles dans un complet engourdissement intellectuel aussi bien que physique.

Or, les illettrés forment l'immense majorité des paysans sibériens : en 1894, le gouvernement de Tobolsk, le mieux partagé à cet égard, ne comptait dans ses écoles que 19 100 enfants, alors qu'il était peuplé de plus de 1 400 000 âmes; dans les villes, la proportion du nombre des écoliers à celui des habitants était de 4,63 p. 100, mais, dans les campa-

gnes, elle n'atteignait que 1,05. Il n'y a pas à s'étonner de ces chiffres si faibles, quand on songe à l'énormité des distances, à la difficulté de placer un maître d'école dans chaque hameau, à la prédominance des illettrés en Russie d'Europe même où, malgré les grands progrès accomplis depuis quelques années, les deux tiers des conscrits ne savent encore ni lire ni écrire; mais il est certain qu'en un pareil pays, plus que partout ailleurs, l'instruction serait précieuse, pour permettre à l'homme des campagnes d'occuper les longs loisirs que lui impose le climat.

Le servage n'a jamais existé en Sibérie qu'à l'état d'exception, aussi les moujiks ont-ils une attitude plus fière, moins déprimée que leurs frères de la Russie d'Europe. Ils ont en commun avec eux cet esprit de charité réel, quoique peu agissant, cette « pitié slave », peut-être un peu trop vantée, car ce n'est pas une vertu active, qui les porte à s'entr'aider les uns les autres, tout en se défiant assez des étrangers, des inconnus, à moins que ce ne soient des malheureux, des forçats évadés par exemple, pour lesquels ils laisseront parfois une jatte de lait ou un morceau de pain, sur le rebord d'une fenêtre de leur isba. Ces qualités sont insuffisantes à compenser les défauts que leur isolement et leur ignorance contribuent beaucoup à accentuer, il n'est que juste de le reconnaître. Mais on juge aisément quel médiocre parti de pareilles gens peuvent tirer des ressources que la nature a mises entre leurs mains.

Le sol est souvent très riche en Sibérie : le célèbre *tchernoziom*, la terre noire de la Russie du sud, couvre une grande partie de la zone méridionale des provinces de Tobolsk et de Tomsk; les vallées supérieures de l'Obi et de l'Iénisséi, abritées des vents du nord,

jouissant d'un climat plus doux que les plaines, sont d'excellents terrains pour toutes les variétés de cultures; sur les bords de l'Angara, le grand émissaire du lac Baïkal et de ses affluents, sur ceux, un peu trop humides peut-être, du moyen Amour et des rivières qui s'y jettent, se trouvent de vastes étendues très fertiles; mais les méthodes agricoles sont des plus primitives, et en outre une grande partie de la population rurale néglige le travail des champs. Tout le long de la grande route postale qui va de l'Oural à l'Amour et à Kiakhta les ressources des paysans ont une origine toute spéciale : ils vivent du trafic qui se fait sur cette route où passent tous les produits manufacturés de l'Europe se rendant dans la Sibérie centrale, les grands convois de thé, les immigrants, les condamnés, les voyageurs; cette route étant l'unique chemin qui se dirige de l'ouest à l'est, le mouvement en est considérable. Même en été, où il n'est pas le plus actif, les expéditions de thé, qui représentent à elles seules un poids de 1 500 000 pouds (250 000 quintaux environ) se faisant surtout en hiver, j'y ai rencontré chaque jour plus de cent cinquante colliers. Quoique chaque maître de poste entretienne en moyenne 40 chevaux qui peuvent marcher deux fois par vingt-quatre heures et que chaque voiture n'en prenne que trois et rarement quatre, il arrive souvent que les attelages manquent. Il faut alors, si l'on est pressé, s'adresser aux paysans qui viennent d'eux-même offrir leurs animaux, qu'ils font payer au moins de 3 roubles et demi à 4 roubles (9 fr. 33 à 10 fr. 66) pour un relai de 25 verstes (26 1/2 kil.). Souvent, s'ils voient qu'ils ont affaire à quelqu'un de particulièrement pressé, ou à un étranger qu'ils jugent susceptible de bien payer, surtout aux stations de poste qui

précèdent les villes, les moujiks sibériens majorent encore leurs prix, et l'exploitent honteusement. En hiver aussi, le transport du thé, pour lequel ils louent leurs chevaux, procure aux moujiks d'importants revenus.

Il résulte de cette situation que les habitants des campagnes ne s'occupent d'agriculture que d'une façon tout à fait accessoire. Autour des villages, fort peu de culture, quelques champs d'avoine surtout et des pâturages où les bêtes à cornes, les chevaux et plus rarement des troupeaux de moutons noirs paissent sous la surveillance de trois ou quatre gamins ou vieillards, parfois même sans garde aucune : une barrière de bois les empêche de vaguer trop loin; continue dans les espaces défrichés et coupant même la route, où un garde est chargé de l'ouvrir au passage des voitures, elle cesse à l'endroit où elle rejoint la forêt, dans laquelle les animaux ne s'aventurent pas. Le nombre des chevaux est extrêmement considérable en Sibérie; 1 360 000 en 1894 dans le gouvernement de Tomsk, peuplé de quelque 1 700 000 habitants à cette époque, soit 80 p. 100 habitants; 490 000, soit plus de 90 p. 100 habitants dans le gouvernement de l'Iénisséi; même proportion dans celui d'Irkoutsk. Pour trouver plus de chevaux qu'en Sibérie relativement au nombre des habitants, il faut aller dans l'Asie centrale russe ou dans la République Argentine, qui en compte 112 p. 100 habitants; aux États-Unis il n'y en a que 22, et en France 7 seulement. Les bêtes à cornes sont un peu moins nombreuses, mais leur proportion atteint encore cependant près de 60 p. 100 habitants dans la Sibérie occidentale (Tobolsk et Tomsk) et 80 dans la Sibérie orientale (Iénisséi et Irkoustk), ce qui fait plus de 3 animaux

par ménage; la plupart sont des vaches, les bœufs n'étant guère employés ici ni comme bêtes de labour, ni comme bêtes de trait. Ce n'est malheureusement qu'à la lisière des steppes kirghizes, dans la contrée traversée par la ligne du chemin de fer transsibérien entre l'Oural et Omsk, et la région immédiatement au sud de cette ligne, qu'on sait tirer parti du lait. La pluie commence déjà à y être insuffisante : ce n'est pas un pays de culture, mais d'élevage, et ce sont les Kirghizes qui se livrent avec succès à cette industrie dont les produits sont exportés en Russie d'Europe et même à l'étranger : je me souviens d'y avoir croisé un train rempli de bœufs qu'il transportait à Saint-Pétersbourg, et telle grande maison de Moscou reçoit chaque semaine de la petite ville de Kourgane, située sur la ligne, plusieurs milliers de pouds de beurre, qu'elle envoie en grande partie à Hambourg.

Si l'on veut rencontrer de vrais agriculteurs, il faut s'éloigner de la grande route. Les villages se font alors plus rares, mais ils sont entourés de champs plus étendus. Dans les districts les plus anciennement colonisés de l'ouest, dans le gouvernement de Tobolsk, on rencontre encore assez fréquemment des centres de population, éparpillés, dans la plaine, au nord de la steppe entre le 55e et le 58e degré de latitude; dans le gouvernement de Tomsk, c'est plus au sud que se trouve la zone la plus peuplée, que d'immenses marécages boisés limitent vers le nord. Mais dans cette province, comme dans celle de l'Iénisséi, les parties méridionales, au lieu d'être couvertes de steppes désolées, sont formées par les magnifiques vallées supérieures de l'Obi, de l'Iénisséi et de leurs affluents. Ces districts de

Barnaoul, de Biisk, de Minousinsk, de Kansk, où se portent aujourd'hui la plupart des émigrants venus de Russie, ne sont pas riches seulement de ressources agricoles : outre leurs bonnes terres et leurs belles eaux, leur climat relativement doux et leurs magnifiques forêts, elles renferment des gisements minéraux étendus et variés. Plus à l'est il faut, pour ne pas tomber dans le désert absolu de la silencieuse taïga, prendre, en quittant la grande route, quelques vallées d'affluents de l'Iénisséi et de l'Angara, qui descendent des montagnes de la frontière chinoise et sur les bords desquels toute la population est concentrée. L'aspect des lieux diffère alors un peu de celui du pays que traverse la route postale. D'Irkoutsk à la grande prison d'Alexandrow, par exemple, en suivant, pendant quinze à vingt lieues, la rive droite de l'Angala, puis un vallon latéral, on quitte à peine les cultures ; les sommets des coteaux sont couverts de bois ; les pentes et le fond, lorsqu'il n'est pas marécageux, sont occupés par des champs de céréales ; un nombreux bétail paît toujours sur les jachères. Sauf l'étendue des terres labourées qui les entourent, l'aspect des villages n'est guère changé : on n'y voit toujours pas le plus petit jardin, la moindre verdure, si ce n'est celle des fleurs en pots qui sont, non pas devant, mais derrière les fenêtres, à l'intérieur, et qui forment, avec quelques saintes icônes et les portraits de Leurs Majestés, l'ornement obligatoire de toute habitation sibérienne.

La seule culture qui ait une importance quelconque en Sibérie est celle des grains. On récolte annuellement un peu plus de 58 millions d'hectolitres de céréales diverses, dont la plus grande partie vient de la région occidentale, la plus peuplée, la moins

couverte de forêts; en 1894, les résultats de la récolte ont été les suivants :

	Hectolitres de grains	Rendement pour 1 (hect. récoltés pour 1 hect. semé)
	—	—
Gouvernement de Tobolsk...	18 742 000	7
— de Tomsk....	17 661 000	5,7
— de l'Iénisséi..	5 861 000	5,2
— d'Irkoustk....	4 516 000	»

Le reste de la Sibérie, c'est-à-dire le territoire d'Iakoutsk et les provinces amouriennes, très peu peuplé du reste, ne produisait pas, en tout, 2 millions d'hectolitres.

Le froment, presque toujours semé au printemps, et l'avoine forment, chacun, environ 30 p. 100 de la production sibérienne; le seigle d'hiver 20 p. 100; le seigle de printemps, l'orge et le sarrasin complètent le total.

Disposant de terres d'une immense étendue, l'agriture sibérienne a, au plus haut degré et avec excès même, un caractère extensif. La terre arable, nouvellement défrichée ou prise sur la steppe vierge, est, d'abord, ensemencée pendant deux ou trois ans, puis laissée un an en jachère; elle est alors ensemencée de nouveau pendant un ou deux ans, puis de nouveau laissée en jachère; et ainsi de suite, on continue avec jachère biennale ou triennale, jusqu'à ce que le rendement devienne tellement faible qu'il n'y a plus aucun profit sérieux à attendre de la culture. La terre est alors abandonnée à elle-même pendant cinq, dix, vingt, jusqu'à trente ans, suivant son degré d'épuisement et ses qualités naturelles; à des signes particuliers, à l'apparition de certaines herbes, les paysans s'aperçoivent qu'on peut y remettre la charrue. On la cultive donc de nouveau comme on l'avait fait une

première fois. La durée de la période de culture est naturellement moindre et la proportion des jachères plus forte à cette seconde reprise que lorsque le sol était vierge, et l'on sème des qualités de grains de moins en moins épuisantes, passant du froment et du seigle d'hiver au seigle de printemps, puis à l'orge et au sarrasin. Le nombre des récoltes qu'on peut tirer d'un champ, pendant la période de culture, est extrêmement variable : tandis que les sols les plus pauvres n'en fournissent que trois ou quatre, les bonnes terres noires en peuvent donner jusqu'à trente et quarante, et certains champs sont même restés en culture depuis cent ans dans des régions favorisées des gouvernements de Tobolsk et de Tomsk.

Ce sont là des exceptions et cette méthode d'exploitation tout à fait barbare ne saurait continuer indéfiniment : pour maintenir la fertilité du sol, il faut en fin de compte se résigner à renouveler ses qualités en le fumant. Toutefois, les terres disponibles sont en si grande quantité en Sibérie que beaucoup de paysans aiment mieux changer de domicile et s'en aller au loin chercher des contrées vierges que d'adopter des systèmes d'agriculture plus compliqués.

En l'absence de réglementation officielle, les modes de tenure du sol qui prévalaient jusqu'à ces derniers temps en Sibérie étaient la résultante de cette manière primitive de l'exploiter. Contrairement à ce qui a lieu en Russie, la grande propriété individuelle n'y existe pas, nous l'avons dit. Tout est donc entre les mains des paysans. Mais jusqu'à présent le *mir*, la propriété communale collective russe, plus ou moins modifié souvent, ne s'y trouvait qu'à l'état d'exception, dans les parties les plus peuplées de l'ouest. Ce n'est que depuis 1896 que le gouvernement a décidé, au

moins en principe, d'introduire partout le *mir*, tel qu'il existe en Russie d'Europe. Seulement, en Sibérie, la commune n'est pas considérée comme propriétaire, à proprement parler, mais simplement comme usufruitière, toute la terre étant censée appartenir à la couronne. Dans les parties très peu peuplées on trouve encore le régime de la *zaïmka* : chaque paysan, même lorsqu'il réside au village, se bâtit dans la steppe ou dans la forêt une cabane où il passe l'été : il cultive un certain espace de terre; il en défriche et en entoure de clôtures sommaires un autre, beaucoup plus vaste où paissent ses bestiaux. L'ensemble est considéré lui appartenir en toute propriété : il en dispose à son gré et nul ne peut venir s'y établir : c'est en somme le droit du premier occupant. Mais ce régime n'est que provisoire; avec l'accroissement de la population, il fait place à un autre sous lequel chaque paysan n'est plus considéré, à un instant donné, que comme possesseur des terres arables qu'il cultive à ce moment; dès qu'il cesse de le faire, un autre peut venir s'y établir. Chacun peut couper le foin des prairies où il lui plaît; tout le monde a droit en commun aux pâturages et aux bois; mais nul ne peut enclore, pour le réserver à son usage personnel, une portion quelconque de forêt ni de pâture. Ce mode de tenure était jusqu'à ces derniers temps très répandu en Sibérie.

C'est seulement vers la limite nord de la zone agricole, dans la partie septentrionale des districts les plus anciennement peuplés du gouvernement de Tobolsk, où la terre se trouve plus épuisée qu'ailleurs, où le climat est moins favorable, qu'une culture un peu intensive faisant usage des engrais, a rencontré des adeptes en assez grand nombre. En se

répandant peu à peu, ce qui ne saurait manquer, elle aura aussi le grand avantage de rendre la production plus régulière. Les céréales ont à lutter en Sibérie contre un climat rigoureux et inconstant : les sécheresses, les brouillards d'automne, les gelées tardives ou précoces les menacent sans cesse. Depuis dix ans qu'on fait des observations météorologiques tout à fait scientifiques à Irkoutsk, le seul mois où il n'ait jamais gelé est juillet; encore le minimum observé n'est-il que de 1°; juin et août ont eu presque chaque année des gelées nocturnes [1]. Dans le sud du gouvernement de Tobolsk et l'ouest de celui de Tomsk, il faut encore joindre à ces inconvénients les invasions des *kobylkas*, sorte de sauterelles, venues des steppes des Kirghizes. Les influences climatériques agissent d'autant plus vivement que le sol ensemencé est plus épuisé et communique moins de force de résistance aux plantes qui le couvrent. Aussi l'irrégularité des moissons est-elle un des fléaux de l'agriculture sibérienne plus encore que de l'agriculture russe : dans le gouvernement de Tobolsk, la récolte de grain qui a été de 18 742 000 hectolitres en 1894, ne s'était élevée l'année précédente qu'à 6 308 000. Il est arrivé plusieurs fois, dans ces dernières décades d'années, que la récolte a complètement manqué : pareil fait se produit plus fréquemment aujourd'hui qu'autrefois et tend à se répéter de plus en plus souvent : c'est l'effet manifeste de l'épuisement de la terre.

1. La moisson en Sibérie se fait naturellement fort tard. Dans les années moyennes, on commence à couper le froment à la fin de juillet ou au début du mois d'août russe (vers le 10 ou 15 août de notre calendrier). La récolte de l'avoine ne finit qu'en septembre, et l'on a parfois le plus grand mal à faire les ensemencements des céréales d'hiver.

L'irrégularité des récoltes est encore plus funeste en Sibérie qu'elle ne le serait ailleurs, parce que le défaut de voies de communication a, jusqu'à présent, empêché le transport facile des grains d'un district à un autre et qu'il en résulte d'énormes fluctuations de prix, des plus nuisibles pour les paysans, qui, toujours pressés d'argent, vendent leur grain en automne lorsqu'il est bon marché et en vendent d'autant plus que les prix sont plus bas, pour en racheter ensuite au printemps quand il renchérit. On a vu, dans le sud du gouvernement de Tobolsk, le prix du seigle passer de 12 à 15 copecs le poud (2 fr. les 100 kilogrammes) à 60 et 70 copecs (10 fr. à 11 fr. 60 les 100 kilogrammes) en un an, de l'automne de 1887 à celui de 1888. En 1892, il a dépassé 2 roubles (32 fr. les 100 kilogrammes) sur le marché de Tomsk; de 1870 à 1894, on a constaté les variations suivantes (le rouble vaut au change actuel 2 fr. 67 et se divise en 100 copecs) :

	Prix maximum. — Roubles.	Prix minimum. — Copecs.
Farine de blé par poud de 16 kg. 380.	1,80	30
— de seigle — —	1,45	23
Avoine — —	1,10	17

Le rapport du maximum au minimum n'est pas moindre de 6; le rouble, il est vrai, a varié de valeur dans cet intervalle; mais l'exemple que nous avons donné plus haut prouve que ce n'est pas dans cette oscillation monétaire qu'il faut chercher la cause déterminante de ces fluctuations de prix. Dans le nord de la zone agricole du gouvernement de Tobolsk, où l'on se sert un peu d'engrais, les variations sont bien moindres : de 55 copecs à 1 r. 30 pour la farine

de seigle et de 40 copecs à 1 rouble pour l'avoine dans la période de 1885-1894.

Pour donner une idée de ce que sont ces différences, non pas seulement dans le temps, mais dans l'espace, il me suffira d'indiquer le prix, au début d'août 1897, de la farine de seigle, en trois points de la Sibérie; ce prix était :

A Omsk, de 35 copecs le poud, soit 5 fr. 60 les 100 kilogrammes;

A Minousinsk (Haut-Iénisséi), de 25 copecs le poud, soit 4 fr. les 100 kilogrammes;

A Irkoustk, de 1 r. 70 cop. le poud, soit 27 fr. 20 les 100 kilogrammes.

Ce dernier chiffre est plus élevé que le prix moyen, qui est de 1 r. 20 le poud ou 19 fr. 20 les 100 kilogrammes. L'arrivée du chemin de fer à Irkoutsk a dû faire baisser notablement le prix du pain en Sibérie orientale, du moins dans les régions qu'il desservira et qui sont le plus peuplées, grâce à l'afflux des grains récoltés plus à l'ouest. Du côté de l'Europe, le tronc principal de la voie ferrée conduirait malheureusement les produits de l'agriculture sibérienne, comme le fait déjà le chemin de fer de l'Oural, dans la région du Volga, où l'abondance des grains est également extrême. Aussi le gouvernement russe s'est-il préoccupé de leur ménager d'autres débouchés plus courts vers ses ports du nord par la construction de lignes reliant directement l'Oural à ceux-ci. Il sera toujours difficile de dégager complètement la Sibérie de la mauvaise situation où elle est placée au point de vue des voies de communication économiques avec le reste du monde. C'est une conséquence indirecte de son climat rigoureux, qui lui est plus nuisible que l'influence directe de ce climat sur l'agriculture.

A côté de la question des moyens de communication, il en est une autre qui mérite d'attirer vivement l'attention; c'est celle du progrès des méthodes agricoles. Nous avons dit combien elles sont barbares : elles consistent, en quelques mots, à gratter la terre avec des charrues tout à fait primitives, jusqu'à ce que la couche superficielle, seule travaillée, soit tout à fait épuisée, et à la laisser reposer ensuite pour qu'elle retrouve quelque fertilité, ce qui n'arrive qu'au bout d'un nombre considérable d'années. Avec des instruments agricoles plus perfectionnés, retournant plus profondément le sol, on trouverait partout, sous la surface aux facultés productives affaiblies, une terre réellement vierge et souvent très riche. Mais comment amener une masse paysanne grossière et extrêmement ignorante, routinière et paresseuse à abandonner un système qu'elle pratique depuis des siècles! Il faut vivement regretter l'absence totale, absolue, en Sibérie de toute grande propriété foncière agricole; on ne peut s'étonner, il est vrai, vu l'insuffisance des débouchés offerts aux produits d'une exploitation dans cette contrée sans moyens de transports, qu'il ne se soit point créé de grands domaines jusqu'à présent. Mais cette absence de grande propriété n'en prive pas moins le pays du plus efficace instrument de progrès agricole. En Russie d'Europe même, où trop de nobles, gravement atteints dans leurs intérêts lors de l'émancipation des serfs, se sont abandonnés et ne s'occupent pas de cultiver leurs terres avec les perfectionnements modernes, on en trouve d'autres, cependant, qui luttent avec courage contre la dureté des temps et, en améliorant leur exploitation, exercent sur tout le voisinage une salutaire influence. C'est ainsi qu'un

propriétaire du gouvernement de Tambof, homme considérable d'ailleurs, chez lequel j'eus l'honneur d'être reçu, a introduit des machines agricoles, avec l'usage desquelles les paysans du village voisin qui vont en journée chez lui, ont pu ainsi se familiariser et a fait des essais couronnés de succès pour substituer au vieil assolement triennal du centre de la Russie : seigle, avoine, jachère, un assolement septennal comprenant des fourrages. En Sibérie, rien de pareil ne peut exister.

La présence de quelques grandes propriétés permettrait en outre aux paysans d'ajouter à leurs ressources actuelles celles qui viendraient du travail à la journée, ce qui serait particulièrement précieux dans un pays tel que la Sibérie, parce que l'influence des mauvaises récoltes, trop fréquentes, en serait atténuée. Enfin, à un point de vue plus général, un certain contact se trouverait ainsi établi entre les paysans et les classes intellectuelles. C'est le grand mal de l'Empire russe que l'impénétrabilité de la masse paysanne compacte aux influences supérieures, il serait à désirer qu'il ne s'étendît pas à ses colonies asiatiques; or, actuellement, il est au contraire plus accentué en Sibérie qu'en Russie d'Europe. Au point de vue du progrès général, comme du progrès agricole, il serait désirable que la grande propriété fût, dans une certaine proportion, introduite en Sibérie.

CHAPITRE IV

Les richesses minières et l'industrie.

Importance des gisements minéraux en Sibérie. — L'industrie aurifère; sa production; son régime légal. — Insuffisance de son organisation actuelle; difficultés spéciales dues au climat et à la nature du sol. — Essor probable de la production d'or après l'ouverture du chemin de fer. — Autres gisements métalliques reconnus; argent, cuivre, fer. — Vastes bassins houillers de la Sibérie. — Faiblesse explicable du développement industriel.

Pour si grande que puisse devenir la productivité du sol sibérien, la tendance à l'avilissement des produits agricoles pourrait susciter des craintes au sujet du développement de l'Asie russe, s'il ne devait être fondé que sur ce genre de ressources. Mais le sous-sol est plus riche encore que le sol lui-même; les gisements minéraux qui exercent le plus de séduction sur les hommes y abondent, aussi bien que beaucoup d'autres, moins brillants, mais plus essentiels à la prospérité durable d'un pays. Les mines de métaux précieux sont jusqu'à présent les seules qui aient été exploitées sérieusement, bien que quelques gisements de fer aient aussi été effleurés. Même pour l'or, on ne s'est porté encore que sur les *placers*, les alluvions aurifères des vallées, et nulle part on ne s'est attaqué

aux filons eux-mêmes. Il ne pouvait en être autrement dans ce pays sans voies de communication, où le transport des machines perfectionnées et très lourdes, des pilons, des concasseurs qu'exige l'extraction de l'or contenu dans les roches dures aurait entraîné des frais énormes, où il aurait fallu aller reconnaître les gîtes minéraux à de très grandes distances des centres de peuplement, au milieu de forêts et de montagnes inexplorées, où l'on aurait enfin réuni difficilement le capital nécessaire à de pareilles entreprises. Les *placers*, au contraire, situés plus à portée, dans les vallées, se contentent d'un outillage bien moins compliqué et moins dispendieux, puisqu'il s'agit simplement d'extraire du sable et de le laver. Ils sont déjà exploités en grand nombre d'un bout à l'autre de la Sibérie, d'où provenaient, dès 1895, les deux tiers de la production totale de l'empire russe, qui est, on le sait, le quatrième des grands centres aurifères du monde. Il ne le cède en importance qu'aux États-Unis, à l'Australie et au Transvaal, et la valeur de l'or extrait de ses mines en 1895 s'élevait à 125 millions.

C'est là un chiffre officiel, déjà considérable, mais qui reste probablement très au-dessous de la vérité, à cause de l'intérêt qu'ont les mineurs à travailler clandestinement et à exporter en cachette le produit de leurs travaux. L'État est le seul acheteur légal de l'or en Sibérie et prélève, au moment où il en prend possession, un droit de 3 à 15 p. 100 du produit brut [1], outre l'impôt d'un rouble par dessiatine (110 ares) de terrain concédé. Ce système de taxation est évidemment mal conçu : il pousse d'abord à des dissimulations considérables, qu'un haut fonctionnaire de

1. Le chiffre de 15 p. 100 ne s'applique qu'à la Transbaïkalie.

l'administration des mines estimait devant moi à 5 000 kilogrammes au moins, soit plus de quinze millions de francs d'or par an; de plus, il a conduit les compagnies minières à se faire concéder des étendues exagérées de terrains aurifères dont elles n'exploitent que les plus riches, mais dont elles préviennent ainsi le passage entre les mains de concurrents qui leur enlèveraient leur main-d'œuvre ou les obligeraient à hausser leurs salaires. Une élévation de la taxe superficielle, compensée par la suppression du droit perçu sur le produit brut, empêcherait cet accaparement et rendrait les fraudes moins aisées. Il semble qu'une réforme dans ce sens soit prochaine. L'obligation même de vendre à l'État est onéreuse pour les concessionnaires, parce qu'ils doivent envoyer leur or à une grande distance, aux fonderies de Tomsk ou d'Irkoutsk, où les agents du gouvernement l'analysent pour en établir la valeur, alors qu'il serait souvent plus simple de l'expédier directement en Europe et de le céder à des particuliers, qui en payeraient plus rapidement le prix. L'inconvénient d'avoir à attendre l'argent, dont les exploitants ont souvent un besoin urgent, était encore plus sensible, lorsqu'il y a peu de temps les « assignations » délivrées aux vendeurs n'étaient payables qu'au bout de plusieurs mois, quand leur or avait atteint Saint-Pétersbourg, et qu'ils étaient obligés de les escompter aux taux élevés en usage en Sibérie. Le transport du métal en Europe est, d'autre part, une gêne pour l'État; il se fait sous la protection d'escortes armées. J'ai rencontré à deux ou trois reprises entre l'Iénisséi et le Baïkal de ces charrettes portant, outre des sacs d'or, trois ou quatre soldats, la baïonnette au canon, tout prêts à repousser une attaque.

Une réforme de la législation minière s'impose donc et paraît d'ailleurs prochaine; une amélioration des méthodes d'exploitation n'est pas moins nécessaire : on est encore, sur les *placers* sibériens, à peine sorti de la « période héroïque », suivant l'expression d'un ingénieur qui les a beaucoup étudiés, M. Levat, c'est-à-dire que, si l'on n'en est plus, en général, à l'emploi de la batée qui ne permet de laver que 250 litres d'alluvion par jour, les appareils en usage sont cependant très primitifs et ne permettent de traiter que les parties les plus riches des *placers*. On arrache ainsi les « yeux de la mine », comme disent les Anglais, puis on va s'établir ailleurs, et il est souvent très difficile, même à une exploitation rationnelle, de reprendre les travaux pour extraire avec fruit les parties moins riches d'un *placer* écrémé. Les roches aurifères sibériennes n'ont été désagrégées qu'à une époque géologique récente; les vallées n'ont pas eu le temps de s'approfondir depuis le dépôt des alluvions, en sorte que celles-ci se trouvent dans des fonds, recouvertes par des terrains tourbeux, marécageux, au lieu d'être sur le flanc des montagnes, comme en Californie, où d'énergiques érosions ont abaissé le niveau des vallées depuis leur formation. L'exploitation est donc plus coûteuse, elle nécessite l'enlèvement en grande quantité des couches superficielles stériles et le transport de ces débris à distance sur les côtés ou en aval. S'il faut refaire toute une installation pour un gisement dont les meilleures parties sont enlevées, les frais seront souvent hors de proportion avec le résultat à en attendre, et on renoncera définitivement à exploiter.

C'est ainsi que beaucoup de mines sibériennes des bassins de l'Obi et de l'Iénisséi ont été épuisées et

que le centre de l'industrie s'est transporté dans les bassins de l'Amour et de la Lena, malgré les difficultés opposées à l'exploitation par le gel perpétuel du sol jusqu'à vingt mètres de profondeur, malgré la brièveté de la saison de travail qui ne dure que cent à cent vingt jours, malgré l'énormité des frais de transport et l'élévation des salaires qui atteignent 4 francs par jour, sur les *placers* de l'Olekma (affluent de la Lena), au lieu de 2 francs sur l'Iénisséi et de 50 centimes aux environs de Sémipalatinsk, où l'on emploie des ouvriers kirghizes. Des progrès notables s'accomplissent depuis plusieurs années dans ces régions où l'exploitation se trouve entre les mains, non plus de petites associations ou de chercheurs individuels, mais de compagnies importantes, où sont engagés les capitaux des grands commerçants sibériens, en général très riches, et même souvent de maisons russes. La plus grande compagnie de l'Olekma avait extrait, en 1880, 8 400 kilogrammes d'or, soit plus de 25 millions de francs, et se maintenait encore à 18 millions, en 1896. C'est l'une des plus grandes productrices d'or du monde.

Avec l'établissement de bons moyens de transport, surtout s'il est accompagné d'une réforme libérale de la législation, la Sibérie ne saurait tarder à voir se développer énormément la production de ses placers de la Transbaïkalie, de l'Amour et de la Lena, et sans doute aussi à voir revivre les mines de l'Altaï et de l'Iénisséi, d'autant qu'on ne tardera pas, de ce côté surtout, à s'attaquer aux filons eux-mêmes. Déjà les capitaux européens s'occupent de l'Asie russe : plusieurs missions d'ingénieurs français l'ont explorée depuis trois ans, et je n'ai pas été peu surpris de rencontrer en bateau, sur le fleuve Amour, deux

ingénieurs anglais que j'avais vus en décembre 1895 sur les lointains champs d'or du Transvaal. Ni les ressources naturelles, ni même la main-d'œuvre ne font défaut à la Sibérie au point de vue minier, non plus qu'au point de vue agricole; ce qui lui manque encore, mais ce qu'elle peut avoir bientôt, ce sont les capitaux et surtout les méthodes scientifiques pour la mise en valeur du sol et du sous-sol.

Les mines d'argent de Nertchinsk, célèbres autrefois jusqu'en Occident, parce qu'elles passaient pour le pire des bagnes sibériens, n'ont plus d'importance aujourd'hui, et les perspectives du métal blanc sont trop peu brillantes pour qu'on puisse espérer leur en voir reprendre dans un avenir prochain; mais le cuivre, le fer et la houille sont abondamment distribués en de nombreux points du pays et paraissent constituer une de ses principales et de ses plus durables richesses. Le cuivre, dont les applications se développent tous les jours au fur et à mesure des progrès de l'électricité, n'est encore exploité nulle part; on sait, néanmoins, que d'excellents minerais existent sur le haut Iénisséi, dans le district de Minousinsk, célèbre aussi en Sibérie par ses ressources agricoles; et d'autres se trouvent plus à l'ouest, sur l'Irtych. Le fer est aussi en très grande quantité dans ces régions occidentales, dans les montagnes de l'Altaï et sur les bords de l'Iénisséi, puis au centre, dans la vallée de l'Angara, et à l'est, en Transbaïkalie. On l'exploite même quelque peu, et il existe en Sibérie quatre forges au bois, d'une certaine étendue. Enfin le minéral le plus essentiel à notre civilisation, la houille, est distribué certainement avec une abondance tout à fait exceptionnelle dans les plaines de l'ouest; on en a reconnu depuis quelques années déjà

un vaste bassin, commençant à une cinquantaine de lieues au sud de la ligne du Transsibérien, près de la ville de Kouznetsk, et s'étendant vers le haut Obi; en 1887, on en a découvert un nouveau, plus puissant encore, à cent vingt kilomètres à l'est de Tomsk, traversé cette fois par la voie ferrée elle-même et donnant, paraît-il, un charbon d'aussi bonne qualité que les meilleures houilles anglaises. Enfin, à l'autre extrémité de la Sibérie, tout près de Vladivostok, et par conséquent de la mer, se trouvent encore d'autres gisements de houille. Ce ne sont là que les couches de combustible dès aujourd'hui reconnues; elles suffiraient à faire considérer le pays qui les possède comme très favorisé, mais bien des régions sont encore inexplorées au point de vue géologique, et il n'est pas impossible que de nouvelles richesses houillères soient découvertes.

L'industrie n'existe, en Sibérie, que sur une très petite échelle. Quelques minoteries et distilleries réparties un peu partout, des mégisseries dans le gouvernement de Tobolsk, des fabriques d'allumettes, des brasseries, des briqueteries; l'ensemble de tous ces établissements est insignifiant et leur production ne suffit pas à la consommation locale. Les petites forges que j'ai déjà mentionnées végètent, et, en l'absence de bons techniciens et d'ouvriers exercés, ne donnent que des fers et des fontes de mauvaise qualité. Il est et il sera longtemps trop tôt pour que le pays devienne le centre de grandes industries : ses habitants devront se borner, pendant plusieurs dizaines d'années sans doute, à extraire les produits bruts du sol, à les dégrossir tout au plus, mais sans essayer de les amener à la forme sous laquelle on les consomme. Tous les pays neufs ont fait ainsi : aux

États-Unis, comme au Canada ou en Australie et, partout où l'on a voulu provoquer prématurément l'installation de manufactures, l'expérience a été malheureuse; il n'y a donc ni à s'étonner ni à s'affliger de ne pas voir de grandes usines établies en Sibérie.

CHAPITRE V

Le commerce sibérien et le transit du thé.

Caractère spécial du commerce sibérien; importance du transit du thé. — Kiakhta. — Les arrivages annuels de thé à la douane d'Irkoutsk. — Route suivie par le thé de caravane; lenteur et frais élevés des transports. — Comparaison de la voie de terre par Kiakhta et de la voie de mer par Odessa. — Avantage que retire la Sibérie de l'existence de droits différentiels. — Autres articles de commerce. — L'exportation des grains.

Le commerce est beaucoup plus développé en Sibérie que l'agriculture et l'industrie. C'est lui qui est l'origine de toutes les grandes fortunes sibériennes et des capitaux considérables y sont engagés, mais il a un caractère tout spécial. Le commerce sibérien est avant tout un commerce de transit. En dehors du transport de l'or effectué par le gouvernement, qui en est le seul acquéreur, les seuls articles d'exportation sont quelques céréales et quelques fourrures; l'importation se borne aux articles manufacturés nécessaires à une population clairsemée et très primitive, dont les besoins sont faibles; les transports d'un point à un autre de l'intérieur sont rares parce que les produits des diverses provinces de la zone cultivable, presque seule habitée, se ressemblent

et qu'elles se suffisent notamment en céréales et en bétail; l'approvisionnement des camps miniers et des rares villages du Nord, pour difficile qu'il soit souvent, ne saurait donner lieu à un mouvement considérable. Bref le commerce de la Sibérie — l'or toujours mis à part — serait presque insignifiant, s'il n'était relevé par le transit du thé. De même qu'en Angleterre, l'infusion obtenue à l'aide des feuilles de cette plante chinoise est devenue, en Russie, la boisson universelle; peut-être même est-elle plus indispensable aux Russes qu'aux Anglais; ils en absorbent aisément douze ou quinze verres par jour, ils portent presque toujours avec eux, en voyage, leur propre thé, avec leur sucre, afin de n'en jamais manquer; le samovar, cette véritable chaudière à foyer central qui permet de faire, en quelques instants, de l'eau bouillante et de la maintenir toujours à cet état, se trouve sur toutes les tables, même dans les plus pauvres demeures, et c'est la première chose dont se munisse un moujik en se mettant en ménage. Les Russes boivent l'infusion de thé très légère, versant un grand nombre de fois de l'eau sur les mêmes feuilles; chez le paysan surtout, cette opération se répète indéfiniment, à tel point qu'il finit par ne plus boire que de l'eau chaude à peine colorée. C'est ce qui explique qu'en dépit de l'usage universel du thé il en entre à peu près trois fois moins dans l'empire des tsars qu'en Grande-Bretagne.

C'est par terre que les Russes sont venus en contact avec la Chine, à la fin du XVII[e] siècle; c'est donc par terre que le commerce du thé s'est établi d'abord entre les deux pays, et s'est fait exclusivement jusqu'au milieu de ce siècle. Le point où ce commerce est presque entièrement concentré, par où

passe, à très peu de chose près, tout le thé qui entre en Sibérie pour être de là transporté en Russie, est la bourgade de Kiakhta, à 270 verstes au sud-est d'Irkoutsk, à vol d'oiseau. Mais la distance par la route de poste n'est pas moindre que 640 verstes; il est vrai qu'on ne suit cette route en entier que pendant deux courtes périodes de l'année : l'une au mois de décembre et l'autre au printemps, au moment où l'état des glaces sur le lac Baïkal oblige à le contourner; le reste du temps on traverse simplement le lac, en traîneau l'hiver, en bateau à vapeur l'été, ce qui fait gagner 140 verstes; la route de poste fait encore un long détour après le Baïkal en suivant la vallée de son grand affluent, la Selenga; aussi le plus court est-il de prendre, en débarquant sur la rive orientale du lac, le chemin de commerce construit et entretenu par les marchands de Kiakhta et où l'on trouve aussi des chevaux de trente en trente verstes moyennant un tarif un peu plus élevé que celui de la poste : un rouble et demi par relai et par cheval. Cette route, coupant à travers le massif montagneux de l'Ahmar-Daban, qui sépare le lac de la rivière Selenga, s'élève jusqu'à 1 350 mètres d'altitude, à près de 1 000 mètres au-dessus du niveau du Baïkal; elle n'est pas plus fatigante que l'autre, qui monte et descend souvent à travers des collines sablonneuses où le tirage est dur; elle a l'avantage de mettre Kiakhta à 315 verstes d'Irkoutsk seulement et elle est, en outre, pittoresque, ce qui est rare en Sibérie. Le ravin boisé de superbes arbres verts par lequel elle s'élève et les rives mêmes du lac, escarpées, couvertes de beaux mélèzes, rappellent un peu l'Écosse; et ces paysages de montagnes, appréciables en tout pays, paraissent imposants, presque grandioses, après les plaines sans

fin de l'ouest et même les molles ondulations, les croupes à pentes douces que parcourt la grande route entre Krasnoïarsk et Irkoutsk.

Kiakhta est une ville en partie triple : la ville de Troïtzkosavsk à 3 kilomètres au nord de la frontière russo-chinoise, le bourg de Kiakhta à la frontière même, mais en territoire russe et, tout à côté, séparée seulement par un terrain neutre large d'une centaine de mètres, la ville chinoise de Maïmatchin. Troïtzkosavsk est la plus importante des trois; elle est vraiment agréable à voir lorsqu'on l'aperçoit du sommet de la colline dont on a péniblemeut grimpé l'autre revers :

> Sur un chemin montant, sablonneux, malaisé
> Et, de tous les côtés, au soleil exposé,

où mes trois chevaux ont grand mal à hisser mon tarantass et où les mouches ne manquent pas. Dès qu'on entre en ville, la route, bordée de maisons de bois à la façade peinte en couleur claire, devient excellente, les rues latérales elles-mêmes sont propres; l'ensemble a l'air cossu et forme la ville la mieux tenue que j'aie vue en Sibérie. On s'aperçoit que le commerce du thé fait vivre largement tous ceux qui y tiennent de près ou de loin et l'on peut constater aussi la générosité bien entendue des personnes riches ou aisées de la ville. Sur la route, qui forme la grande rue, se voit d'un côté un grand bâtiment de briques, au crépi d'un blanc éblouissant comme c'est l'usage, et en face un autre, inachevé encore celui-ci. Le premier est une école réale [1],

1. Les Russes appellent, comme les Allemands, *écoles reales* les institutions où l'on donne un enseignement analogue à notre « enseignement moderne ».

construite avec des fonds qui devaient servir d'abord à élever des casernes, dont on n'a pas eu besoin, et entretenue par les marchands de la ville; les enfants y sont admis moyennant une rétribution très faible; le second bâtiment est une école primaire, gratuite naturellement, et pour laquelle l'argent nécessaire a été réuni à l'aide d'une souscription.

A Troïtzkosavsk, qui compte 7000 âmes, habitent plusieurs des principaux marchands de thé; mais c'est à Kiakhta, à la frontière même, que la précieuse denrée est manipulée. Une route empierrée, excellemment entretenue, mène à cette bourgade à travers une triste vallée, bordée de collines de sable que couvrent mal des pins clairsemés et rachitiques; les montagnes bleuâtres de la Mongolie ferment l'horizon du sud. Des maisons de marchands, peintes en blanc, une église de la même couleur, d'une rare richesse à l'intérieur avec ses candélabres en argent massif et son iconostase du même métal aux colonnettes de cristal; un peu plus loin, quelques isbas, où logent des ouvriers; enfin, à demi cachés derrière l'église, les vastes bâtiments bas du Gostiny-Dvor — l'entrepôt de thé, — voilà tout Kiakhta. C'est par cette porte qu'entrent chaque année, dans l'empire russe, 20 à 25 millions de kilogrammes de thé valant, avant le paiement des droits de douanes, 40 à 50 millions de francs.

Voici, du reste, les chiffres exacts relatifs aux thés enregistrés durant les cinq dernières années à la douane d'Irkoutsk [1], d'après les documents

1. Toute la partie de la Sibérie située à l'est du Baïkal forme en effet une zone franche, où il n'y a pas d'administration des douanes. Seuls les spiritueux, le tabac, le sucre, les huiles minérales, les allumettes et en général tous les articles dont les

que l'administration locale a bien voulu me communiquer :

Années.	Poids du thé en pouds. (1 poud = 16 kilog. 80.)	Valeur en roubles-crédit.
—	—	—
1892	1 217 046	15 925 175
1893	1 232 093	15 801 280
1894	1 456 769	18 403 035
1895	1 498 272	19 457 962
1896	1 581 979	20 270 503

Le thé arrive surtout à Kiakhta en hiver, du mois de novembre au mois de février : en décembre et janvier, il n'est pas rare d'y voir décharger jusqu'à 5 000 caisses par jour ; le nombre total des colis entrés à la douane d'Irkoutsk a été en 1896 de 412 869 ; en hiver l'encombrement y est énorme : 60 000 caisses de thé s'entassent parfois sous ses vastes hangars. La récolte du thé a lieu, dans les provinces centrales de la Chine, au printemps, la première cueillette des feuilles se faisant en avril, la quatrième et dernière en juin ; le produit de celle-ci, fortement comprimé, sert à faire le thé en briques, denrée de qualité inférieure qui n'est consommée que par les très pauvres gens. Le grand marché du thé est Han-Kéou, sur le Yang-tze-Kiang : toutes les grandes maisons russes y ont des représentants qui font les achats et les leur expédient soit par la voie de mer

similaires produits à l'intérieur sont soumis à des droits d'accise, payent des droits de douane, perçus par l'administration de l'accise lorsqu'ils sont importés aux ports sibériens du Pacifique. Toutes les autres marchandises n'ont à acquitter de droits que si elles sont destinées aux parties de l'Empire à l'ouest du Baïkal, et le font alors en traversant Irkoutsk, lieu de passage obligé. Les thés de Kiakhta font de même, ils constituent la quasi-totalité du thé passant à Irkoutsk, les importations faites par l'Amour étant très peu considérables et destinées presque uniquement à la consommation des riverains du fleuve.

Singapore-Suez-Odessa, soit par Kiakhta. Il ne faudrait pas croire toutefois que le « thé de caravane », comme on appelle communément celui qui vient en Europe à travers la Sibérie, ne soit transporté que par voie de terre : il utilise largement les voies d'eau; c'est, du reste, me dit-on, un préjugé, encore assez répandu cependant, même en Russie, que d'attribuer au transport par eau une influence défavorable sur le thé. En tout cas, s'il en était ainsi, aucun thé n'y échapperait. Celui qui est destiné à Kiakhta va d'abord, en effet, par bateau jusqu'à Tien-Tsin, remonte encore le Peï-Ho sur des jonques et n'est chargé sur des chameaux qu'à Khalgan, au pied de la Grande Muraille. Il doit franchir alors près de trois cents lieues de désert pour arriver à Ourga, la ville sainte de la Mongolie, qui se trouve à 250 kilomètres au sud de Kiakhta. Les transports par chameaux ne peuvent commencer qu'au mois d'octobre, lorsque les routes sont raffermies par les premiers froids et que les chameaux sont revenus du pâturage où ils paissent la plus grande partie de l'été. Ces animaux sont loués aux Mongols et il y a grande concurrence, au début de la saison, entre les représentants des diverses maisons russes qui veulent tous réunir le plus grand nombre de chameaux possible pour être les premiers à apporter sur le marché le nouveau thé de l'année. Une certaine quantité de thé est aussi amenée à Kiakhta sur de petites charrettes mongoles qui s'en retournent en emportant chacune trois morceaux de bois, article fort commun en Sibérie, mais rare et cher en Chine, où il est revendu avec profit.

A Kiakhta, les chameaux sont déchargés; les caisses d'osier qui contiennent chacune de 3 à 5 pouds

et demi de thé sont débarrassées de la légère étoffe de poil de chameau qui avait suffi pour les protéger pendant le transport à travers le désert de Gobi, où la pluie est presque inconnue; pour parcourir sans avarie la Sibérie il faut une enveloppe plus solide et plus imperméable : elle est constituée par de la peau de chameau, portant encore son poil, qu'on tourne en dedans. Peu d'odeurs sont aussi détestables que celle qui règne dans l'atelier où a lieu cette manipulation. Les briques de thé, du poids de 2 livres et demie chacune, marquées au centre du chiffre de l'importateur, sont déballées aussitôt, époussetées, triées pour séparer les briques avariées, qui sont mises à part pour être vendues au rabais, et rempaquetées enfin. Caisses de thé en feuilles et thé en briques, tout est alors chargé sur des traîneaux (l'hiver est la grande saison des transports) à l'attelage desquels sont employés tous les chevaux des paysans de la région, et transporté par la route commerciale vers le Baïkal : on change d'attelages à mi-chemin, c'est-à-dire à quelque cent kilomètres de Kiakhta. Le lac est traversé en traîneau, ou en bateau s'il n'est pas encore pris, car il ne gèle que dans les derniers jours de décembre. Une fois de l'autre côté on franchit encore en traîneau 60 kilomètres jusqu'à Irkoutsk, où l'on passe à la douane : quelques caisses prises au hasard sont examinées, puis elles sont toutes munies de plombs au cachet de l'administration et peuvent reprendre leur marche vers l'Oural, en traîneau. Les premiers thés arrivés utilisent ce mode de locomotion jusqu'à Irbit, ville située sur le versant asiatique de l'Oural, mais déjà en dehors des limites officielles de la Sibérie dans le gouvernement de Perm. Une grande foire y a lieu du 1er février au 1er mars et l'on s'y rend

de tous les points de la Sibérie : le thé de Chine, les fourrures du Nord et de l'Est, les articles manufacturés de la Russie d'Europe y font l'objet de très importants échanges dont la valeur totale annuelle s'élevait, aux environs de 1880, à plus de 50 millions de roubles : en 1893, sur 48 409 000 roubles (130 millions de francs) de marchandises apportées à la foire d'Irbit, il s'en est vendu 41 083 000 roubles (110 millions de francs), marquant un notable relèvement sur le chiffre d'échanges de l'année précédente (34 millions de roubles).

La plupart des thés n'arrivent dans la région de l'Obi qu'au commencement d'avril, les traîneaux lourdement chargés ne marchant guère qu'au pas et les arrêts étant fréquents. Le dégel ayant lieu à ce moment, on utilise la voie d'eau, moins dispendieuse, et ce sont des bateaux qui les portent de Tomsk à Toura et à Tioumen, stations terminus du chemin de fer de l'Oural par lequel ils arrivent à Perm, où ils prennent de nouveau la rivière Kama, puis le Volga qui les amène à Nijni-Novgorod, l'un des principaux centres du commerce du thé en Russie ; les chemins de fer peuvent de là le répandre dans tout l'Empire. Pour le thé qui arrive tard à Irkoutsk, on emploie encore plus longtemps la voie d'eau, en lui faisant descendre l'Angara jusqu'à son confluent avec l'Iénisséi dans de grandes barques, très sommairement construites, qui suivent simplement le fil de l'eau ; comme il est impossible de remonter cette rivière coupée de nombreux rapides, les barques sont ensuite vendues sur l'Iénisséi comme bois de chauffage. Par cette route on n'a que 500 kilomètres environ à faire par voie de terre de l'Iénisséi à Tomsk et même 200 seulement de l'Iénisséi au Choulyme, affluent de l'Obi

navigable au début de l'été : on cherche encore à réduire le trajet par terre en utilisant diverses petites rivières. Afin de se servir autant que possible des cours d'eau, quelques négociants font même parfois quitter à leurs thés la route habituelle en territoire chinois avant d'arriver à Ourga, et les dirigent par Ouliasoutaï, ville de la Mongolie occidentale, sur les eaux supérieures de l'Iénisséi : des radeaux les amènent alors à Minousinsk et Krasnoïarsk, d'où l'on gagne, de la même manière que pour les thés venus par l'Angara, le Choulyme et l'Obi.

On voit combien cette route est longue : les thés récoltés au printemps arrivent à Kiakhta en novembre au plus tôt, en décembre et janvier le plus souvent, et ne sont en Russie d'Europe qu'un an après qu'ils ont été cueillis. On juge ainsi combien, avec tous les transbordements qu'il nécessite et les risques d'avarie, ce transport doit être dispendieux. De fait, d'après les chiffres officiels, datant de 1893 — les frais se sont peut-être un peu, mais bien peu, réduits depuis, — voici comment se décomposait le coût du transport d'un poud de thé en feuilles de Han-Kéou à Nijni-Novgorod :

	Roubles.
De Han-Kéou à Kiakhta par Tien-Tsin et Ourga.	7,28
Manipulation à Kiakhta et transport à Irkoutsk...	3,00
D'Irkoutsk à Nijni (par traineau jusqu'à Tomsk, par eau à Tioumen, par chemin de fer à Perm, puis par eau)..	6,00
Assurance de Tien-Tsin à Nijni (2 1/4 0/0).......	0,90
Intérêt du capital	1,53
Total..................	18,71

Par Nicolaïevsk, à l'embouchure de l'Amour en remontant ce fleuve, les frais sont à peine moindres, à cause du mauvais état des routes en Transbaïkalie.

Par contre, de Han-Kéou à Nijni, par mer jusqu'à Odessa, à travers le canal de Suez, et par chemin de fer ensuite, les frais de transport d'un poud de thé ne s'élèvent qu'à 6 roubles.

Tout ce grand commerce de Kiakhta est donc aujourd'hui, il faut l'avouer, entièrement artificiel. Il ne subsiste que grâce à une différence énorme dans les droits de douane, qui sont à Odessa de 21 roubles *or* [1] par poud sur toute espèce de thé et à Kiakhta de 13 roubles *or* sur le thé en feuilles et de 2 roubles e demi seulement sur le thé en briques. C'est là un très grand privilège, car il faut remarquer que le thé en briques est principalement consommé en Sibérie par les populations pauvres à l'est du Volga; la plus grande partie du thé en feuilles est envoyée en Russie. Ce n'est donc pas d'un dégrèvement pour la consommation locale, assez naturel dans un pays neuf, que profite la Sibérie, mais d'un privilège pour le transit d'une denrée, transit qui procure à ses habitants de gros bénéfices, qui fait même vivre, comme nous l'avons fait remarquer plus haut, toute la population de la grande route postale. En un mot, c'est une subvention que les consommateurs russes paient à la Sibérie; car si le thé arrivait par Odessa, comme cela aurait lieu en l'absence de tout droit différentiel, le Trésor pourrait encaisser la même somme tout en percevant à ce port un droit moindre et le thé serait moins cher en Russie.

Ce produit est, en effet, l'un de ceux qui méritent d'être bénis par tous les gouvernements du monde; il en est peu qui supportent autant de droits variés et qui rapportent autant à tous les fiscs de la terre.

1. Le rouble or vaut 4 francs ou 1 rouble crédit et demi.

Qu'on en juge : la valeur moyenne d'un poud de thé en feuilles, arrivant à la douane d'Irkoutsk, est de 22 roubles. Il a déjà eu à ce moment à supporter les frais de transport de Han-Kéou à Irkoutsk, des frais d'assurances, etc., soit un peu plus de 11 roubles, il doit payer à la douane 13 roubles or, soit 19,50 roubles crédit, et il lui en coûtera encore 6 roubles pour arriver à Nijni ; en tenant compte encore de l'intérêt de 1 r. 42 sur le capital engagé, voilà donc un produit d'une valeur originelle de moins de 10 roubles sur les lieux de production qui arrivera sur le marché valant 48 roubles, près du quintuple. Si le thé était venu par Odessa, le prix aurait été le même, mais sur les 48 roubles, 31,50 seraient revenus au fisc au lieu de 19,50. La plus grande partie du thé en feuilles venant par Odessa[1], le consommateur russe qui achète 1 rouble une livre de thé verse, en moyenne, plus de 50 copecs au Trésor. Le montant total des droits perçus à la douane d'Irkoutsk était, en 1896, de 10 003 447 r. 38 c.

En dehors du thé, le commerce par terre de l'Empire russe avec la Chine est très faible : 1 500 000 à 2 500 000 roubles suivant les années à l'exportation de Sibérie, produits manufacturés pour la plupart, parmi lesquels le cuir de Russie tient le premier rang ; 200 000 à 800 000 roubles à l'importation, dont la plus grande partie est formée d'une étoffe de bourre de

1. En 1892, dernière année pour laquelle nous ayons des renseignements relatifs aux poids de thé importés par les diverses frontières, sur une importation totale de 2 142 107 pouds de thé, 798 980 venaient par les frontières européennes (Odessa principalement), et 1 217 046 par Irkoutsk. Tout le thé arrivant directement en Europe était du thé en feuilles ; à Irkoutsk, on comptait 379 000 pouds de thé en feuilles, 806 000 pouds de thé en briques et 32 000 pouds de thé en gâteau, sorte intermédiaire.

soie, légère et très solide, que l'on porte beaucoup en Sibérie durant l'été.

Le commerce de la Sibérie avec la Russie d'Europe, en dehors du thé en transit, se compose principalement de grains : il est difficile de le connaître exactement, surtout aujourd'hui que le chemin de fer transsibérien poussé jusqu'à l'Iénisséi lui a ouvert une nouvelle voie; jusqu'à ces dernières années, il passait presque tout entier par l'Obi et l'Irtyche, de Tomsk à Toura et Tioumen, et les marchandises prenaient là le chemin de fer de l'Oural. En 1891, on avait ainsi expédié de Toura, point terminus asiatique, 4 855 000 pouds de produits sibériens et il y était arrivé 2 302 000 pouds de marchandises russes. Les exportations de grains et de farines atteignaient 3 930 000 pouds ou 80 p. 100 du total, dont 2 195 000 pouds de froment et 145 000 de farine de froment, s'arrêtant pour la plupart dans la région industrielle de l'Oural même. En outre, il y avait 492 261 pouds de thé dont 480 000 étaient destinés à l'intérieur de la Russie. Depuis il est très difficile de se rendre compte de ce commerce, à cause de la multiplicité des voies ouvertes et des complications apportées par le transport du matériel de chemin de fer. L'augmentation, destinée à être très considérable un jour, ne l'a sans doute pas encore été jusqu'à présent.

CHAPITRE VI

Les villes sibériennes.

Leur petit nombre et leur peu d'importance. — Leur caractère administratif et commerçant à la fois. — Leur ressemblance avec les villes de province russe. — Elles sont bien pourvues des ressources de la civilisation moderne. — Téléphone et lumière électrique. — La vie intellectuelle; l'Université de Tomsk et le théâtre d'Irkoutsk. — Crise que traversent actuellement ces villes.

En l'absence d'industries importantes, les villes sibériennes ne sont ni nombreuses ni considérables : le recensement de 1897 n'en accuse que onze qui aient plus de 10 000 habitants; huit d'entre elles, dont les deux plus importantes, Tomsk et Irkoutsk, avec 50 000 habitants chacune, jalonnent la grande voie de poste et de commerce qui part du pied de l'Oural, à Tioumen, pour aboutir aux bords du Pacifique, à Vladivostok, et se trouvent toutes au point de croisement de cette route et de vallées fluviales; une autre, Omsk, est au point où le chemin de fer transsibérien, qui passe plus au sud que l'ancienne voie de terre, coupe l'Irtych; Tobolsk, l'ancienne capitale de toute la Sibérie, aujourd'hui bien déchue, au confluent du même Irtych et du Tobol, est aussi à la jonction de deux voies de communication; Bar-

naoul seule, sur le haut Obi, est à l'écart des grandes artères, mais au centre du district agricole le plus favorisé de la Sibérie. Nombre de petites villes marquent aussi des croisements de la voie de poste et des plus considérables parmi les vallées secondaires. Toutes ces cités sont des centres de distribution des articles manufacturés qui arrivent de l'Europe, en même temps que des entrepôts où viennent se réunir les produits de ces vallées qui doivent être exportés.

Elles sont administratives et commerçantes à la fois : dans chaque gouvernement, sauf celui de Tobolsk, le chef-lieu est la plus grande ville, et les nombreux fonctionnaires qui y résident, les établissements officiels variés qui s'y trouvent, contribuent dans une large mesure à lui donner de l'importance; dans la région de l'Amour et du littoral, les garnisons viennent s'ajouter aux tchinovniks civils : à Vladivostok, la population russe se composait, en 1895, de 2 780 civils seulement, auxquels il fallait joindre 189 exilés, 555 fonctionnaires et prêtres (leurs femmes et leurs enfants compris) et 10 087 officiers et soldats (avec leurs familles). A Khabarovsk, l'élément officiel est encore plus prépondérant. Sauf Blagoviestchensk, placé au confluent de l'Amour et de la Zeya, et qui doit son activité au voisinage des mines d'or, les villes de la Sibérie orientale ne sont que des camps ou de grands villages, comme Tchita et Nertchinsk, dont les *isbas* sont perdues au milieu de rues et de places d'une largeur démesurée, et dominées de loin en loin par la masse énorme et blanche de quelque édifice gouvernemental.

Entre l'Oural et le Baïkal, au contraire, on trouve de vraies villes qui ont une existence propre et se sont développées plus naturellement. Ce n'est pas

qu'elles soient bien agréables aux yeux de l'étranger; elles se ressemblent fort et ressemblent aussi aux villes russes de province : de Saratof ou de Samara, de bien des quartiers de Moscou même, à Irkoutsk ou à Tomsk, la différence est légère : le fond est constitué par de petites maisons de bois noires, pareilles à celles qu'on voit dans les campagnes, alignées le long de rues qui se coupent à angles droits et sont d'ordinaire très larges pour rendre plus difficile la propagation des incendies, contre lesquels on s'efforce de prendre toutes les précautions possibles : n'est-il pas par exemple, et non sans raison, défendu de fumer sur le grand pont de bois qui traverse l'Angara à Irkoutsk! Dans certains quartiers plus riches, on ajoute un étage aux maisons, on les peint en blanc, en gris, en couleurs claires. Enfin dans quelques rues, on trouve des édifices en pierre, à deux ou trois étages, très rarement des maisons d'habitation, plus souvent des magasins de riches négociants, et plus souvent encore des établissements officiels de toute espèce, chaque ville ayant un musée, un hôpital, un gymnase ou un collège de garçons et un autre de filles, en général des casernes. Les grandes masses blanches de ces bâtiments, le plus souvent groupés, quelquefois sur des hauteurs, comme à Omsk, ont bonne apparence et sont encore dominées par les églises. Celles-ci sont innombrables : de la place qui se trouve devant la cathédrale d'Irkoutsk, et qui est cependant dans un fond, on peut en voir sept tout autour de soi. Le plus souvent peintes en blanc, quelquefois en bleu clair ou en rose à l'extérieur, surmontées d'une grande coupole et de plusieurs petites, toutes dorées ou argentées, elles font un excellent effet par un beau soleil; à

l'intérieur, elles ont tout le luxe d'icônes habituel aux églises russes.

A tout prendre, une ville sibérienne est certainement plus belle et mieux pourvue qu'on ne s'y attendrait; les trottoirs sont en bois, quand il y en a, et les rues sont des bourbiers, dès qu'il a plu — un honorable fonctionnaire, dont je ne saurais suspecter la parole, m'affirmait, à Tomsk, que, lors de la fonte des neiges, un bœuf s'était noyé devant sa maison; — mais, après tout, les rues de Chicago ou de la Nouvelle-Orléans ne sont pas toujours si bien tenues, et sous ces climats extrêmes il est particulièrement difficile d'établir une bonne voirie. D'autre part, le téléphone fonctionne dans toutes les villes importantes; à voir s'aligner les poteaux qui portent les fils, on pourrait se croire en Amérique; l'éclairage électrique existe même à Tomsk et à Irkoutsk. Les transports sont très suffisamment assurés par de rapides petits fiacres à la mode russe, où une course ne coûte que vingt kopecs (0 fr. 53). Ce dont on s'étonne ici, comme en Russie, c'est l'absence de mouvement, l'aspect presque toujours désert de villes qui sont pourtant des centres commerciaux assez actifs.

Ce sont aussi des oasis intellectuelles. Bien qu'on ait fait dans ces derniers temps de louables efforts pour développer l'instruction dans les campagnes sibériennes, les difficultés auxquelles on se heurte sont si grandes qu'ils n'ont encore porté que peu de fruits. Dans les villes, la tâche était moins lourde; on voit partout des établissements d'instruction primaire et secondaire, à la fondation et à l'entretien desquels les particuliers ont souvent, comme en Russie d'Europe, contribué pour des sommes importantes. Enfin il se trouve maintenant en Sibérie une

Université, récemment fondée à Tomsk; ses vastes bâtiments blancs à trois étages n'abritent encore qu'une Faculté de médecine, qui compte cinq cents étudiants; on en a rendu avec raison l'accès plus facile qu'en Russie d'Europe, et l'on compte ouvrir bientôt une Faculté de droit; ce sera le corollaire de la mise en vigueur, en Sibérie, des grandes réformes judiciaires d'Alexandre II, qui vient d'avoir lieu l'été dernier. La place est toute prête pour d'autres Facultés encore, et la bibliothèque comprend déjà 200 000 volumes, provenant en grande partie de dons particuliers; certains exemplaires d'éditions précieuses anglaises ou françaises proviennent même de collections particulières dispersées lors de la Révolution. Des maisons ont été bâties dans le parc de l'Université, qui se compose simplement d'allées percées dans la forêt de bouleaux, pour offrir des logements à prix réduits aux étudiants pauvres. Outre l'Université, un autre grand établissement d'enseignement, un Institut technologique, va être ouvert à Tomsk et se contruisait en 1897. Cette ville, située un peu trop au nord et desservie seulement par un embranchement du chemin de fer, sera peut-être un peu délaissée à l'avenir par le commerce, mais paraît destinée à devenir le centre intellectuel de toute la Sibérie.

Les distractions même ne sont pas aussi rares qu'on pourrait le croire dans ces villes lointaines : elles ont toutes un théâtre. Celui de Tomsk a été construit par un riche et généreux négociant, et durant l'hiver deux troupes permanentes, l'une d'opéra, l'autre de drame et de comédie, s'y font entendre. Des troupes russes de passage viennent aussi de temps à autre faire des tournées en Sibérie;

sur l'Iénisséi, j'en ai croisé une dont faisaient partie deux artistes très connus de Moscou, et par qui j'ai vu jouer, à Krasnoïarsk, *la Mégère apprivoisée*. L'avant-veille, on avait donné *Madame Sans-Gêne*, en traduction naturellement. A la représentation où j'assistai, la salle était bien garnie, et paraissait vivement apprécier ce spectacle, rare dans une ville relativement secondaire. A Irkoutsk, j'ai vu achever la construction d'un vraiment magnifique théâtre à mille places qui ferait bonne figure dans une grande ville d'Europe et avait coûté 800 000 francs, couverts par une souscription publique, à la tête de laquelle s'était mis le gouverneur [1]. Deux troupes devaient y jouer du début de septembre au carnaval, et 192 000 francs étaient prévus pour la rémunération annuelle des artistes.

Une ville qui s'offre de pareils lieux de distraction et qui réunit en deux ans 800 000 francs pour un théâtre doit assurément contenir des fortunes importantes, et les quatre ou cinq principales maisons dont on retrouve partout les noms dans chacune des trois grandes divisions de la Sibérie, occidentale, centrale et orientale, réalisent en effet des bénéfices annuels très considérables. Les mines d'or, le commerce du thé, dans une bien moindre mesure celui des fourrures sont aussi la source d'importants revenus. On se plaint, toutefois, aujourd'hui que cette richesse diminue; le mouvement des affaires et la population s'accroissent cependant, les terrains, les logements augmentent de valeur : tel appartement

1. A titre de curiosité, voici le prix de quelques places dans ce théâtre d'Irkoutsk : 8 francs au premier rang des fauteuils d'orchestre; 2 fr. 67 au dernier; 1 fr. 33 au premier rang des deuxièmes galeries, et 0 fr. 67 au plus éloigné; ces dernières places étaient les moins chères.

de cinq pièces, loué à Tomsk, il y a vingt ans, 240 roubles ou 640 francs par an, se paye aujourd'hui, me disait le locataire, qui vit depuis trente ans en Sibérie, 720 roubles, soit 1 920 francs. Mais, avec l'accroissement de la facilité des transports qui a déjà commencé avant la construction du chemin de fer par l'amélioration du service de la poste et des bateaux à vapeur sur les rivières, les plus riches négociants vont s'installer en Russie, ils cessent d'éblouir les villes sibériennes de leurs riches attelages, de ces voitures à trois chevaux, conduits par des cochers à barbe de fleuve qui sont la première chose dont ils offrent la disposition à l'étranger qui leur est présenté, et de tout l'étalage d'un luxe passablement barbare. A Moscou ou à Pétersbourg ils trouvent plus de plaisirs et de plus variés, ils n'en sont plus réduits en fait de distractions, comme on en prête le caprice à l'un d'eux, à faire laver leur chambre au champagne; ils se civilisent. Mais pendant ce temps il ne reste plus en Sibérie que leurs représentants. L'autre élément de la classe supérieure, très différent du précédent et séparé de lui par de tenaces préjugés, les fonctionnaires, tendent plutôt à perdre de leur importance aussi. Les gouverneurs, autrefois presque des rois, ont perdu de leur prestige et de leur autorité depuis que le télégraphe leur apporte journellement des ordres de Saint-Pétersbourg; Irkoutsk était naguère une capitale, ce n'est plus qu'une ville de province; la vieille hospitalité sibérienne, si large et si justement vantée jadis, disparaît, me disait-on, avec l'augmentation du nombre des voyageurs et la fréquence des déplacements. Aussi trouve-t-on quelques vieilles gens pour maudire ce chemin de fer transsibérien qui va révolutionner tout le nord de l'Asie.

CHAPITRE VII

L'immigration.

Causes de l'émigration russe en Sibérie. — Son importance et son accroissement durant les dernières années. — Large et nécessaire intervention de l'État dans la colonisation de l'Asie Russe. — Routes suivies par les immigrants; lots qui leur sont concédés; provinces où ils se rendent. — Résultats obtenus. — La colonisation des provinces de l'Amour et du littoral; Vladivostok; Russes, Chinois, Coréens, et Japonais. — La déportation : exilés et forçats. — Conditions du développement de la Sibérie; éléments favorables et défavorables. — Nécessité d'avoir recours aux capitaux étrangers.

Les immigrants qui se portent actuellement en Sibérie sont, à un très petit nombre d'exceptions près, tous des agriculteurs. Une première question se pose à ce sujet : comment se fait-il que les Russes éprouvent le besoin d'émigrer? D'après le recensement du mois de janvier dernier il n'y avait, en Russie d'Europe, non compris la Finlande et la Pologne, dont les habitants n'émigrent guère [1], volontairement du moins, que 94 millions d'habitants sur

1. Je laisse de côté l'émigration des Israélites qui, désireux de trouver un pays où ils soient mieux accueillis qu'en Russie, se dirigent aujourd'hui vers l'étranger, quoiqu'il se trouve depuis longtemps bon nombre de leurs coreligionnaires en Sibérie.

4 800 000 kilomètres carrés, soit moins de 20 habitants par kilomètre carré; il semble donc que les sujets du Tsar puissent tenir à l'aise sur leur territoire européen. Mais plus d'un quart de la surface, occupé par les grands gouvernements septentrionaux d'Arkhangelsk, de Vologda et d'Olonetz où l'agriculture est quasi impossible, ne saurait nourrir qu'une population des plus clairsemées et ne compte en fait que 2 millions d'habitants sur 140 millions d'hectares; un grand nombre des gouvernements situés au nord de Moscou n'ont que des terres médiocres, marécageuses; ils sont aussi relativement peu peuplés et ne paraissent guère susceptibles de l'être jamais beaucoup. La grande majorité de la population de l'Empire est, en définitive, concentrée dans sa moitié méridionale : des densités atteignant 52 habitants par kilomètre carré dans le gouvernement de Koursk, variant de 38 à 44 dans ceux de Penza, de Tambov, de Voronèje, d'Orel, plus élevées encore en Petite-Russie, sont déjà considérables pour des régions à peu près exclusivement agricoles et où les méthodes de culture sont, en outre, peu perfectionnées encore. Sans doute l'industrie se développe rapidement en Russie, offrant de nouveaux gagne-pain au peuple et l'exploitation de la terre tend à se perfectionner aussi, quoique avec lenteur; il s'écoulera, cependant, bon nombre d'années avant que ces pays puissent nourrir une population aussi serrée que celle de l'Europe centrale ou occidentale et il n'est pas étonnant, en attendant, qu'une fraction de cette population, qui s'accroît vite, préfère s'établir ailleurs et se dirige vers la Sibérie méridionale, plus attrayante et plus fertile que la Russie du Nord.

L'émigration n'est, d'ailleurs, qu'une faible frac-

tion du croît naturel de la population russe; l'excédent annuel des naissances sur les décès s'élève à plus de 1 500 000 dans l'ensemble de l'Empire, de 1 100 000 à 1 200 000 en Russie d'Europe (Pologne et Finlande toujours non comprises). L'émigration vers l'Asie n'a guère dépassé jusqu'en 1895 le dixième de ce chiffre et en atteint au plus aujourd'hui le cinquième ou le sixième : il est difficile d'en déterminer l'effectif exact, les diverses statitisques ne concordant pas parfaitement. D'après un ouvrage officiel, publié à la fin de 1896, par le comité des ministres, paraissant donc présenter toutes les garanties d'exactitude, *Statesman's Handbook to Russia*, il se serait établi en Sibérie, durant les neuf années 1887-1895, 94 000 familles comprenant 467 000 personnes; la moyenne ne serait que de 52 000 âmes par an, mais les dernières années ont eu une part plus importante que les premières. Dans ce chiffre ne paraît pas être comprise l'émigration vers l'Asie centrale (gouvernement général des Steppes et Turkestan); elle est très inférieure, n'atteignant sans doute pas une dizaine de mille par an. D'après des renseignements d'origine sibérienne, relatifs à l'année 1894, dont les résultats ont été moins favorables que ceux de l'année précédente, 63 000 émigrants seraient arrivés en Asie, par terre, en franchissant l'Oural. D'autre part, 3 495 seraient venus par mer dans la grande province du Littoral, par le Pacifique. Ultérieurement, le mouvement a pris beaucoup plus d'intensité et on peut admettre pour chacune des années 1897 et 1898, environ 200 000 émigrants en Sibérie. Le nombre des gens qui demandent l'autorisation de s'y rendre est, chaque année, beaucoup plus considérable encore, mais beaucoup se la voient refuser, afin de ne pas

encombrer le pays d'un grand nombre d'individus qui y arrivent presque toujours dénués d'argent et aux premiers besoins desquels il faut subvenir aux frais du gouvernement.

Il est naturel que, dans un pays où le peuple est encore aussi primitif et ignorant qu'en Russie, l'administration surveille de près les mouvements d'émigration qui pourraient sans cela, sous l'influence de légendes nées on ne sait où, de bruits dénués de fondement, prendre des allures désordonnées d'où résulterait la mort de beaucoup de malheureux. Voici en général comment les choses se passent : lorsque plusieurs familles d'un *volost* [1] se proposent d'émigrer, on les invite à se concerter sur le district sibérien où elles entendent s'établir, puis, s'il y a des terres libres dans ce district, si l'on juge que l'autorisation doit être accordée, on fait désigner aux émigrants un ou deux délégués; ceux-ci se rendent sur les lieux, on leur montre les endroits où on pourrait les fixer et parmi lesquels ils doivent choisir. Ils retournent alors en Russie d'Europe, exposent la situation à leurs compatriotes qui prennent ainsi leur décision en connaissance de cause. Autrefois, on faisait venir tout de suite les paysans qui demandaient à émigrer, et on les fixait quelque part; mais souvent ils ne s'y plaisaient pas, allaient ailleurs ou s'en retournaient, après avoir épuisé leurs maigres ressources. C'est pour éviter ces faits autant que possible qu'on a adopté la méthode de l'envoi préalable de délégués.

1. Le *volost* est l'unité administrative formée par la réunion de plusieurs communes. On peut le comparer à notre canton. On sait que tout Russe qui veut quitter le lieu de sa résidence, tout paysan qui s'éloigne de sa commune, notamment, doit se munir d'un passeport.

La route habituelle pour se rendre en Sibérie consistait jusqu'à ces dernières années à remonter la Kama, à prendre à Perm le chemin de fer de l'Oural et à s'embarquer à son terminus, Tioumen, pour arriver, par le Tobol, l'Irtyche et l'Obi, à Tomsk, qui recevait la plupart des émigrants. En 1893, le chemin de fer de Sibérie n'arrivait même pas encore à Omsk, et sur 63 000 émigrants, 56 500 étaient entrés en Asie par Tioumen et 6 500 seulement avaient pris le Transsibérien jusqu'à Kourgane. Parmi les premiers, 36 500 avaient suivi la voie d'eau que je viens d'indiquer et 20 000 s'étaient rendus à destination en chariots. Aujourd'hui la plus grande partie est au contraire transportée par chemin de fer jusqu'à la station la plus voisine de leur nouvelle résidence, ou jusqu'à l'extrémité de la ligne s'ils vont dans les régions orientales. Là il faut forcément adopter la télègue, le chariot russe à quatre roues dont la caisse à clairevoie a la forme d'une auge. J'ai dépassé à plusieurs reprises sur la grande route de poste sibérienne de ces longues files de voitures contenant chacune plusieurs personnes, hommes, femmes et enfants, avec divers instruments de travail et de ménage. Le tableau est pittoresque, quand ils forment le campement le soir, les hommes dételant et entravant les chevaux, les femmes allant puiser de l'eau, les enfants jouant et piaillant, mais la marche est bien longue et bien fatigante. Souvent le voyage consomme toutes les ressources : j'ai rencontré ainsi en Transbaïkalie une caravane de Petits-Russiens qui s'étaient arrêtés, n'ayant plus d'argent, et attendaient, campés en pleine campagne, que le fonctionnaire chargé des affaires de l'immigration du district vînt leur avancer de quoi continuer leur route. Pour les émigrants qui se

rendent même en télègue de leur vieux domicile européen à leur nouveau domicile asiatique le voyage dure jusqu'à trois ans de la Petite-Russie à l'Amour : on s'arrête parfois plusieurs mois pour travailler au chemin de fer, par exemple, et se procurer ainsi quelques ressources.

La plupart des émigrants arrivent en Sibérie au printemps. On a organisé depuis peu, aux principaux chefs-lieux de district, des asiles à leur intention. Il s'en trouve un grand à Tcheliabinsk, au pied de l'Oural; j'ai visité celui de Kansk, dans le gouvernement de l'Iénisséi, au centre d'une région où se rendent actuellement beaucoup de personnes. Vingt *iourdis*, ou vastes huttes sur le modèle de celles des Kirghizes, de 3 à 4 mètres de diamètre et de 3 mètres de hauteur, au toit en calotte sphérique et recouvertes de feutre de chameau, étaient destinées à servir d'abri : un hôpital assez spacieux, des cuisines et un bain russe étaient à peu près terminés; un logement d'hiver avec un grand poêle était en construction, quoiqu'il arrive très peu d'émigrants dans la mauvaise saison. Le tout était en planches, comme toutes les maisons russes, et paraissait fort bien compris; trois jeunes femmes de la ville étaient attachées comme volontaires au service médical.

Les émigrants originaires d'un même district de la Russie d'Europe sont autant que possible groupés ensemble dans les mêmes villages; on évite de réunir des gens venant de provinces éloignées les unes des autres, ce qui donne lieu à des frottements et à des discussions. On ne mêle pas en particulier les Grands-Russiens avec les Petits-Russiens et on n'établit pas les nouveaux venus dans les villages habités par de vieux Sibériens. Ceux-ci voient en général d'un mau-

vais œil ce grand mouvement d'immigration, qui restreint leur liberté d'allures : ils pouvaient autrefois disposer de toute la terre qu'ils désiraient, défrichaient de nouveaux espaces où ils l'entendaient lorsque leurs anciens champs s'épuisaient, se déplaçant au besoin pour trouver de meilleures terres. L'arrivée d'un grand nombre de nouveaux habitants a naturellement limité ces déplacements, à leur grand mécontentement.

Voici quelles sont les règles adoptées aujourd'hui, pour la formation des nouvelles communes d'immigrants sous le régime du *mir*, de la propriété communale collective russe que le gouvernement a décidé d'introduire en Sibérie : la terre est donnée gratuitement, à raison de 15 dessiatines (16,5 hectares) par tête masculine. Une somme de 30 roubles peut être avancée à chaque famille immédiatement, si elle en a besoin; autrefois, il fallait attendre pour le faire l'autorisation du gouvernement de Saint-Pétersbourg, auquel on transmettait les renseignements nécessaires; aujourd'hui, on a pris le parti, beaucoup plus raisonnable, de laisser la décision, pour cette première avance, au fonctionnaire chargé de l'immigration, qui réside au chef-lieu du district: c'est un grand progrès qui n'a pas été obtenu sans peine, dans ce pays si centralisé. D'autres avances peuvent être faites au cours des trois premières années jusqu'à concurrence de 100 roubles, si on juge les demandeurs méritants. Ces avances doivent, théoriquement, être remboursées en dix ans; dans la pratique, elles ne paraissent pas l'être très régulièrement.

Des 63 000 personnes arrivées en Sibérie, par la frontière de l'Oural, en 1894, dernière année pour laquelle

nous ayons sous les yeux des chiffres détaillés, la grande majorité, soit 38 000, se dirigeait vers le gouvernement de Tomsk, 17 000 se rendaient dans le gouvernement général de l'Amour; 3 800 dans celui des Steppes, 2 100 dans celui de la Sibérie orientale (gouvernement de l'Iénisséi et d'Irkoutsk), 2 100 enfin dans le gouvernement de Tobolsk. Ces chiffres ne comprennent pas les 3 495 colons arrivés par mer dans la province du Littoral. La région qui attire le plus les émigrants est celle du Haut-Obi et de ses affluents, comprenant les districts de Barnaoul, de Biisk, de Kouznietzsk dans le gouvernement de Tomsk; en ces vallées abritées qui descendent de l'Altaï, le climat est relativement doux et les terres sont excellentes. Vient, ensuite, la région de l'Amour; ici, les émigrants sont presque exclusivement des Petits-Russiens; on les établit surtout dans la contrée qui s'étend entre les cours inférieurs de la Zeya et de la Boureya, à l'est de Blagoviechtchensk. Le climat y est plus froid[1] que dans le gouvernement de Tomsk et, bien qu'on ait choisi la partie la plus riche du gouvernement de l'Amour comme centre principal de colonisation, l'humidité y est encore excessive, à cause de la proximité des grands cours d'eau et des épaisses forêts qui couvrent tout le pays. Le fond de vallée, les bords même de l'Amour et de ses affluents, souvent inondés, toujours marécageux, sont, quant à présent, impropres à toute culture. Le sol se relève heureusement en

1. A Blagoviechtchensk, la température *moyenne* de l'année est de — 1°,3, celle de l'hiver — 24° (mois le plus froid, — 27°), celle de l'été + 19° (mois le plus chaud + 21°); il y fait donc notablement plus chaud qu'à Paris, en été. La température moyenne de la période de végétation (mai-septembre) est de 15,6, ce qui convient très bien à l'agriculture.

terrasses au nord vers les monts Stanovoï, et la première de ces terrasses forme une zone moins défavorable, quoique les céréales aient, même là, une grande tendance à développer les parties herbeuses au détriment des épis. Avec les progrès du défrichement on peut espérer que l'humidité diminuera et que les inconvénients du climat s'atténueront un peu.

Si le gouvernement, pour des raisons politiques qui se comprennent d'elles-mêmes, active la colonisation dans le bassin de l'Amour, il n'avait pas, jusqu'à ces dernières années, cherché à pousser beaucoup les émigrants dans la région de l'Iénisséi[1]. Il a pensé sagement qu'une excessive dissémination n'était pas à désirer. Maintenant qu'une notable partie des meilleures terres de Tomsk est occupée, on a jugé que le moment était venu de s'avancer plus à l'est. Aussi dès 1896 a-t-on fixé 19000 colons dans le gouvernement de l'Iénisséi et principalement dans le district de Minousinsk, sur le haut fleuve, qui jouit un peu des mêmes avantages que le Haut-Obi et dans celui de Kansk, plus à l'est; c'est là qu'est aujourd'hui le centre le plus actif du peuplement. Le gouvernement d'Irkoutsk, qui paraît contenir, d'ailleurs, une moins forte proportion de bonnes terres, aura son tour plus tard.

Les émigrants établis depuis quelque temps en Sibérie paraissent en général satisfaits, et sans se laisser aller à admettre avec une foi aveugle toutes

1. Quant au gouvernement de Tobolsk, la raison pour laquelle il s'y porte peu d'émigrants, c'est que la plupart des bonnes terres sont déjà occupées et que les immenses étendues glacées qui restent conviennent peu au peuplement. En Transbaïkalie, l'extrême rigueur du climat est égalemeut un obstacle; de nombreux indigènes occupent, en outre, beaucoup de terres; mais les sricheses minières devront un jour y attirer des émigrants.

les affirmations de l'optimisme officiel, on ne peut se refuser à constater que la plupart de leurs villages ont l'air plus prospères que ceux de la Russie d'Europe. Comment en serait-il autrement s'ils travaillent, puisqu'on leur donne une abondance de bonnes terres et qu'on leur fait quelques avances pour subvenir aux frais de premier établissement? Cependant chaque année un certain nombre s'en retournent en Europe; on en a compté, paraît-il, 4500 en 1894, et je serais tenté de croire que ce chiffre est ou exceptionnellement bas, ou inférieur à la réalité. Comme j'interrogeais à ce sujet le fonctionnaire chargé des affaires des immigrants à Kansk, homme fort aimable et qui paraissait prendre très à cœur ses fonctions, il me répondit qu'un certain nombre de paysans s'en venaient en Sibérie, s'imaginant qu'ils s'y trouveraient beaucoup mieux qu'en Russie sans rien faire, et, voyant qu'il fallait travailler aussi bien là qu'ailleurs, étaient vite lassés. D'autres se plaignaient du climat et, chose curieuse pour nous autres Occidentaux, non de l'hiver où le thermomètre descend à — 45°, mais de l'été où les moustiques deviennent un véritable fléau près des taïgas au sol toujours humide. D'autres enfin ont simplement le mal du pays; ce sont surtout les femmes qui regrettent d'être sorties de leur entourage habituel, et dont l'influence et les gémissements déterminent parfois leur mari à s'en revenir. Ceci n'est pas particulier à la Sibérie ni aux Russes : on voit aussi parfois dans l'Afrique française des femmes de colons, même dans une fort bonne situation, pousser le chef de famille à s'en retourner et j'ai entendu souvent en Amérique attribuer le dépeuplement des campagnes dans beaucoup d'États à l'influence des

femmes à qui la vie dans une ferme isolée était pénible.

Dans la plus grande partie de la Sibérie le peuplement, nous l'avons dit, est exclusivement russe; l'indigène même fait à peu près complètement défaut. Au point de vue ethnique, comme au point de vue naturel, les bassins de l'Obi et de l'Iénisséi sont déjà et seront de plus en plus un simple prolongement de la Russie d'Europe. Dans le gouvernement général de l'Amour, il n'en est plus de même : les Russes y rencontrent des indigènes résistants et les colons venus des domaines européens du Tsar y trouvent des concurrents asiatiques. De ce côté le centre de la puissance russe est Vladivostok. Il y a quarante ans à peine que cette ville a été fondée. Le mouvement qu'y amènera le Transsibérien, les grandes installations militaires qu'y ont faites les Russes lui assurent un brillant avenir. L'unique ombre au tableau, c'est la fermeture du port par les glaces pendant deux à trois mois chaque hiver : la baie profonde et toujours calme où elle se trouve située, au fond du golfe appelé autrefois Victoria par les Anglais et que les Russes ont mis sous le patronage de Pierre le Grand, cette baie, qui forme un magnifique port naturel où toute la flotte russe pourrait venir aisément s'abriter, doit à la tranquillité même de ses eaux de geler facilement, quoique sa latitude soit celle de Toulon. On a essayé depuis 1895 de se servir d'un navire brise-glaces pour maintenir un chenal navigable entre le port et la mer libre, qu'on trouve bientôt au sortir de la baie; un premier brise-glaces ayant succombé à la peine en 1897 après avoir cependant fait entrer dans le port des paquebots de la flotte volontaire russe en janvier et février, a été remplacé par un modèle plus puissant commandé en Amérique. Il n'y a point de doute qu'on

ne parvienne à assurer par ce moyen l'entrée des bateaux qui correspondront avec les trains du Transsibérien; mais au point de vue militaire l'inconvénient demeure fort sérieux. Aussi Vladivostok devra-t-elle souffrir de la concurrence de Port-Arthur, libre de glaces toute l'année et mieux placé comme tête de lignes de communication vers le Céleste Empire. Néanmoins la ville restera encore le siège de beaucoup d'établissements militaires importants qui s'y trouvent déjà et qu'il serait dispendieux et médiocrement utile de transporter ailleurs.

Magnifiquement située à la racine d'une presqu'île longue de plusieurs lieues qui sépare deux baies profondes aux rivages découpés et malheureusement déboisés, Vladivostok tourne sa façade principale vers la plus orientale et la plus sûre des deux qui forme le port; elle compte nombre de maisons de pierre, à plusieurs étages, s'élevant sur les pentes assez raides des collines, et a grand air après les villes de bois de l'intérieur de la Sibérie, de la Sibérie orientale surtout. Sans présenter le mouvement extraordinaire de ses contemporaines de l'autre côté du Pacifique, de Vancouver, de Tacoma, de Seattle, ses rues accidentées sont les plus animées que j'aie vues depuis Moscou jusqu'à Nagasaki. Il suffit de regarder les passants pour s'apercevoir qu'on est bien ici en Extrême-Orient : des Chinois en bleu, à longue tresse, des Coréens tout de blanc vêtus, les cheveux relevés en chignon derrière la tête, des Japonaises en costume national, trottant menu sur leurs hautes sandales de bois ; au milieu de ces Asiatiques, des fonctionnaires, des militaires, des marins en uniforme; le costume civil européen est bien peu représenté et une bonne part de ceux qui le portent sont

des Japonais. Le lendemain de mon arrivée était la Saint-Alexandre Nevsky, une des grandes fêtes russes, et coïncidait avec une fête chinoise : tous les commerçants avaient pavoisé et les drapeaux chinois, les triangles jaunes au bord dentelé, ornés d'un dragon héraldique, étaient plus nombreux que les drapeaux russes. Les chiffres confirment l'impression des yeux et voici quelle était, au début de 1895, la composition de la population de Vladivostok :

	Hommes.	Femmes.	Total.
Nobles	290	228	518
Prêtres et leurs familles..	19	18	37
Population civile russe...	1 691	1 089	2 780
Militaires et leurs familles.	9 232	855	10 087
Exilés et leurs familles....	117	72	189
Etrangers européens.....	46	26	72
Japonais	676	556	1 232
Chinois	5 580	58	5 638
Coréens	642	177	819
Total........	18 293	3 079	21 372

Au recensement de janvier 1897, on a compté 28 086 habitants, dont 24 361 hommes et 4 535 femmes, soit 18,6 femmes pour 100 hommes. L'augmentation est considérable; elle paraît provenir pour près de moitié du renforcement de la garnison et pour le reste, à peu près par parties égales, de l'immigration russe et de l'immigration asiatique; les Coréens, notamment, vont en grand nombre s'établir sur le territoire russe depuis la guerre sino-japonaise.

Comme en Californie et en Australie, les Chinois viennent à Vladivostok sans amener de femmes avec eux; ils sont commerçants, ouvriers de tout métier, journaliers, bateliers; ils s'en retournent chez eux lorsqu'ils ont amassé une petite fortune et beaucoup vont même, chaque année, passer l'hiver dans le Chan-

toung, aux environs de Tchefou, d'où presque tous sont originaires; les Japonais sont également commerçants et aussi garçons coiffeurs, employés de magasin, souvent espions, s'il faut en croire les bruits qui courent; la stricte morale réprouverait la manière dont la plupart des Japonaises gagnent leur vie. Quant aux Coréens, ce sont de robustes ouvriers, plus aptes aux travaux de force qu'à ceux qui exigent de l'intelligence. Ils ont fourni un fort contingent de terrassiers à la construction du chemin de fer et sont plus nombreux aux environs de Vladivostok que dans la ville même; l'administration leur donne des terres et apprécie fort ces colons paisibles.

Ce n'est pas seulement Vladivostok, c'est tout le gouvernement de l'Amour qui se ressent de l'influence de l'Extrême-Orient. Dès qu'on est entré en Transbaïkalie, on se trouve en contact avec la tribu mongole des Bouriates : au sommet de la chaîne de l'Ahmar-Daban, qui longe le Baïkal à l'est, j'ai vu pour la première fois un arbre fétiche, aux branches ornées d'une quantité de chiffons multicolores; en descendant sur la vallée de la Selenga, j'ai aperçu la première lamaserie : dans cette région qu'on appelle quelquefois la Mongolie russe, la race jaune prédomine tout à fait, et, dans l'ensemble de la Transbaïkalie, les indigènes, presque tous bouddhistes, forment près du tiers de la population (190 003 sur 610 604 en 1895). En s'avançant vers l'est et en quittant les vieilles possessions russes pour entrer dans les provinces annexées en 1857, on compte dans le territoire de l'Amour 21 000 Mandchoux, bouddhistes aussi, sur 112 000 habitants, d'après le recensement de 1897. Ces Mandchoux étaient à peu près les seuls occupants du pays au moment de son annexion et beaucoup

sont restés sujets chinois. En face de Blagoviechtchensk, sur le territoire du Céleste Empire, se trouve un assez gros village chinois dont on peut voir tous les matins les habitants venir vendre des fruits et des légumes dans la ville russe, qui en manquerait absolument sans eux.

Dans le territoire du Littoral enfin, dans cette immense bande qui s'étend du 42e au 70e degré de latitude nord, on estimait en 1895 le nombre des Russes à 110 000, sur un total de 152 000 habitants : il y aurait eu à cette époque 23 000 indigènes, 18 000 Chinois, Coréens et Japonais, un millier d'Israélites. Le recensement de 1897 donne une population beaucoup plus considérable : 214 940 habitants dont la décomposition n'est pas encore publiée. L'immigration européenne n'a pas été très nombreuse depuis deux ans et, si considérable qu'aient pu être le renforcement des garnisons et l'immigration asiatique, ces deux éléments ne sauraient rendre compte de la différence; les estimations de 1895 doivent donc être erronées. Ce qui est caractéristique, c'est la grande prépondérance du sexe masculin dans cette population : 147 669 hommes contre 67 261 femmes. L'émigration russe se faisant presque toujours par familles, cette différence entre la population des deux sexes vient manifestement de deux causes : l'importance de l'élément militaire, qui ne doit pas compter moins de 40 000 hommes dans la province du Littoral [1], et la

1. En dehors des troupes régulières actives, auxquelles s'applique le chiffre indiqué, se trouvent des Cosaques (8 137 dans le territoire du Littoral et 20 678 dans celui de l'Amour en 1895, hommes, femmes et enfants compris). En tenant compte des ressources que peuvent fournir ces Cosaques, les forces militaires russes dans les deux territoires de l'Amour et du Littoral doivent aisément atteindre 50 à 60 000 hommes, sinon davantage, et on les augmente sans cesse.

présence de nombreux Asiatiques, Chinois surtout, venus sans femmes ni enfants à Khabarovsk, la capitale du gouvernement, où vivent 14 932 habitants, dont 3 259 femmes seulement; plus encore peut-être qu'à Vladivostok, on n'aperçoit que des militaires, des fonctionnaires et des Chinois. Le terrain lui-même où s'est bâtie la ville — trois coteaux exactement parallèles se dirigeant tout droit vers l'Amour et séparés par deux vallées — a l'air de s'être discipliné, soumis aux règles d'un alignement militaire; on n'y voit que des casernes qui renferment 8 000 hommes de troupes; dans le bas de la ville sont des maisons, et dans le port des jonques chinoises venant comme à Blagoviechtchensk, comme à Sydney ou à Melbourne, apporter les légumes des excellents maraîchers que sont les sujets du Fils du Ciel. Si l'on en retranche les troupes, les Chinois, Coréens et Japonais doivent former actuellement près du quart de la population du territoire du Littoral, les indigènes un huitième et les Russes le reste, soit une assez faible majorité.

Faut-il s'inquiéter de cette proportion déjà très notable, d'un cinquième à un tiers, des éléments de race jaune dans les trois territoires qui forment le gouvernement général de l'Amour? En ce qui concerne la Transbaïkalie, il ne semble pas qu'il y ait lieu de concevoir aucune crainte : les Bouriates de race mongole ne disparaissent nullement et s'accroissent même, mais pas plus vite que les Russes, semble-t-il, et l'émigration chinoise, qui aurait à franchir le grand désert de Gobi, n'arrivera pas jusque-là de longtemps. Dans les deux autres territoires, les indigènes proprement dits, tribus de pêcheurs et de chasseurs primitifs, semblent s'éteindre peu à peu, si ce n'est dans

les régions glacées d'Okhotsk et de la mer de Behring. Par contre, les Mandchoux, les Chinois et les Coréens s'y portent en grand nombre. Tous ces Asiatiques sont de bons travailleurs, vivant de moins que les Russes et beaucoup plus laborieux qu'eux; ils louent souvent des lopins de terre aux immigrants d'Europe et s'y livrent à une culture extrêmement intensive, surmontant à force de soins les difficultés climatériques et autres, comme l'excès d'humidité, qui nuisent beaucoup à la culture très extensive et assez grossière des Russes. Les divers métiers urbains sont, en outre, presque monopolisés par les gens de race jaune. Sans doute l'immigration chinoise est essentiellement temporaire; néanmoins, elle peut devenir assez nombreuse pour rendre la concurrence difficile aux blancs, du moins dans les villes et autour d'elles. Il ne serait pas impossible que le gouvernement russe dût prendre un jour, lui aussi, des mesures pour limiter l'afflux des Chinois. En tout cas, il est certain que, si la Mandchourie entière tombe plus ou moins directement sous sa domination à la suite de la construction du chemin de fer, elle n'offrira pas un champ nouveau à l'expansion de la population russe, vu l'activité avec laquelle les Chinois colonisent cette portion de leur Empire.

Pour le moment on semble se préoccuper plus ici de la concurrence européenne que de la concurrence asiatique et, tandis que l'on donne des terres aux Coréens, on refuse aux Européens le droit d'en posséder, sauf par une faveur spéciale et exceptionnelle; je m'empresse de reconnaître qu'on s'est montré assez large à l'endroit de plusieurs de nos compatriotes, à Blagoviechtchensk notamment, quoiqu'on ait cependant refusé le droit d'acheter du terrain à un Fran-

çais établi depuis trente ans dans le pays. Quant aux mines d'or, l'exploitation n'en est permise qu'aux Russes ou sous leur nom. D'autre part, tout le pays à l'est du Baïkal, c'est-à-dire tout le gouvernement général de l'Amour, est jusqu'à présent affranchi de droits de douane, sauf sur les spiritueux, le tabac, le sucre et, en général, les denrées frappées en Russie de droits d'accise. Il a été dernièrement question de supprimer ce privilège. Une pareille mesure semblerait au moins prématurée : sans doute, ce pays coûte aujourd'hui à la Russie beaucoup plus qu'il ne lui rapporte; mais une grande partie des dépenses sont des dépenses militaires d'intérêt général pour l'Empire, et il serait à craindre qu'un tarif élevé ne nuise à son développement, qui commence à être en bonne voie et qui promet beaucoup, grâce surtout aux richesses minières. Les craintes que certaines personnes semblent concevoir au sujet de l'afflux possible d'un trop grand nombre d'étrangers et d'un accaparement des ressources du pays sont absolument chimériques. Aucune nation occidentale ne convoite les possessions russes de l'Amour; il y viendrait probablement, si on leur laissait les portes larges ouvertes, une assez grande quantité de capitaux d'Europe et quelques commerçants et ingénieurs entreprenants et instruits : ce serait tout profit pour la contrée.

En dehors des émigrants volontaires, la Sibérie en recevait jusqu'à cette année même [1] d'autres pour

1. L'empereur Nicolas II vient (1899) d'abolir par un oukase la déportation en Sibérie. C'est en même temps un acte d'humanité qui ne sera pas le moindre honneur de son règne et une mesure d'excellente politique coloniale : lorsqu'un grand courant d'immigration est établi vers un pays et qu'il commence à se peupler sérieusement, la présence de déportés ne saurait que nuire à ses progrès.

lesquels elle est fameuse, des exilés et des condamnés. On désigne sous le nom d'exilés des catégories de gens fort diverses qui peuvent se répartir en deux grands groupes : exilés politiques et par voie administrative; ce sont souvent de fort honnêtes et aimables gens, des étudiants qui ont pris part à des manifestations hostiles au gouvernement, des Polonais compromis aux dernières insurrections, des dissidents religieux, soit catholiques ou protestants trop zélés ayant enfreint les lois, soit raskolniks; on y trouve aussi des gens moins estimables, des fils de famille s'étant laissés aller à commettre quelque indélicatesse et qu'on envoie réfléchir un certain nombre d'années sur les bords de l'Obi ou de l'Iénisséi sans les juger, des fonctionnaires de bonne naissance qui n'ont pas suffisamment respecté les fonds à eux confiés. Le second groupe comprend simplement les relégués, qui sont dans une situation analogue à celle des récidivistes en France et qui, soit qu'ils aient fait leur peine en Russie d'Europe, soit qu'ils aient été forçats en Sibérie, sont tenus de rester dans ce dernier pays. Ceux qui n'ont commis que des fautes assez légères sont envoyés en Sibérie occidentale et y deviennent souvent domestiques ou cochers; ceux qui ont des faits plus graves sur la conscience, qui ont été condamnés aux travaux forcés, font leur peine en Sibérie orientale (Irkoutsk, Iénisséi) ou en Transbaïkalie et doivent y rester ensuite. Enfin, les criminels invétérés, les assassins, les évadés des bagnes sont envoyés dans l'île de Sakhalin, en face des embouchures de l'Amour, et même, s'ils n'ont qu'une peine à temps, doivent en général continuer à y résider après son expiration. Parmi les exilés politiques ou administratifs, ceux à

qui l'on n'a pas de faits graves à reprocher restent aussi dans l'ouest et dans des régions tempérées; plus on les juge coupables et plus on les envoie loin : les régions glacées du territoire d'Iakoutsk, Verkhoïansk, Nijné Kolymsk, Oust-Yansk sont les lieux de résidence des plus malheureux : c'est de ce côté aussi que sont relégués les membres de la secte étrange des eunuques. La plupart des personnes de cette catégorie, sauf celles qui sont très gravement compromises, après avoir été tenues à résider trois à dix ans dans un village, obtiennent l'autorisation de se fixer dans une ville et de circuler en Sibérie, puis souvent même, au bout d'un certain nombre d'années encore, de rentrer en Russie. Ces exilés rendent d'ailleurs de grands services en Sibérie : beaucoup de Polonais sont hôteliers ; je pourrais citer tel de ceux-ci qui est docteur en droit et parle fort bien le français; si à Irkoutsk on boit de bonne bière, tandis qu'elle est exécrable ailleurs, c'est à un exilé des provinces baltiques qu'on le doit. Dans l'extrême nord, beaucoup s'occupent de recherches scientifiques et d'observations météorologiques [1].

1. Je ne me prononcerai pas ici sur le régime qu'ont à subir les exilés et les condamnés en Sibérie; personnellement, je n'en ai jamais vu de maltraités, et la chaîne, telle que la portent certains d'entre eux, ne paraît pas très lourde. La grande prison d'Alexandrovsk, près d'Irkoutsk, est admirablement tenue et le règlement en est fort doux. En pareille matière, toutefois, on n'est jamais sûr d'avoir tout vu et, en ce cas, c'est ce qui ne vous est pas montré qui serait intéressant. Ce que l'on peut dire, je crois, c'est que, s'il y a des condamnés ou exilés réellement maltraités, ils sont en très petit nombre. Quant à la dureté qu'il y avait à briser l'existence d'un jeune homme ou même d'une jeune femme et à les envoyer pendant des années dans un village perdu au milieu des forêts ou des toundras, parce qu'ils avaient pris part à des manifestations d'étudiants ou écrit quelques pages inconséquentes, je ne songe nullement à l'atténuer.

Ce qu'il y a de particulier dans le régime de déportation russe, c'est que les femmes et les enfants des transportés, des relégués, des exilés sont autorisés à les suivre, et le font très fréquemment, bien que, dans beaucoup de cas, la loi considère le mariage comme rompu par la condamnation et l'exil, qui entraînent alors une mort civile absolue. Les familles de ces malheureux endurent parfois elles-mêmes de terribles privations et des comités ont été fondés, avec l'encouragement des autorités locales, pour les secourir. En 1894, dans les cinq gouvernements de Tobolsk, Tomsk, Iénisséi, Irkoutsk et Iakoutsk, il était arrivé 15 000 exilés, relégués ou personnes de leurs familles. Pour le gouvernement général de l'Amour, qui comprend l'île de Sakhalin, je ne possède pas de chiffres, mais ces régions étant réservées seulement aux grands criminels, ils doivent être plus faibles.

En une seule année, qui n'a pas été des plus favorisées, la population de la Sibérie s'est ainsi accrue, du chef de l'immigration volontaire ou non, de 85 000 personnes environ (dont 66 495 colons de leur gré). L'accroissement naturel a été presque aussi considérable, s'étant élevé d'après les statistiques à 78 000, sans compter la province du Littoral, dont l'appoint doit compléter ce chiffre à 80 000. Pour une population qu'on peut estimer à 5 300 000 âmes à cette époque, il y aurait eu 250 000 naissances, soit 47,5 p. 1 000 et 172 000 décès ou 32,4 p. 1 000. La natalité est donc très élevée; quant à la mortalité, elle n'est pas énorme, étant données les conditions du pays. L'augmentation totale du nombre des Sibériens en 1894 a donc atteint 160 000 à 170 000 habitants. Elle a été bien plus forte les années suivantes et a dû s'élever à près de 300 000 en 1898, où l'immigration

seule a fourni un appoint de plus de 200 000 âmes; l'achèvement du chemin de fer ne fera qu'accentuer le mouvement. Ce ne seront pas les habitants qui manqueront à la Sibérie; mais ce qui inquiète un peu l'observateur c'est qu'il n'aperçoit pas l'élément progressif qui devrait être le levain de cette énorme masse, si primitive, de paysans. Les ressources naturelles de la Sibérie peuvent être justement comparées à celles du Canada; elle est même un peu plus vaste, un peu plus peuplée aussi, et sa population croît plus vite. Mais quelle différence au point de vue du développement économique! Ce qu'il faut à la Sibérie c'est, non pas la création d'un grand nombre d'industries complexes pour lesquelles elle n'est pas mûre encore, mais l'application de méthodes modernes à l'exploitation directe des richesses naturelles, à l'agriculture, aux industries extractives, complétées par un premier traitement grossier des minerais. Les éléments d'un pareil progrès, capitaux et hommes spéciaux, il faut, pour la plupart, les emprunter à l'étranger. Ce n'est qu'en leur ouvrant largement la porte, en les accueillant sans jalousie, sans s'abandonner à des craintes chimériques, que la Russie retirera de sa gigantesque entreprise du Transsibérien tous les fruits qu'elle est en droit d'en attendre et que la Sibérie, enfin reliée au reste du monde, deviendra un facteur important de la production universelle.

CHAPITRE VIII

Les voies de communication en Sibérie.

Insuffisance absolue des moyens de transport actuels. — La voiture et le traînage. — Le tarantass; prix, durée et conditions des voyages. — La navigation; la pénétration en Sibérie par l'Océan Arctique et ses succès récents. — Nécessité absolue d'un chemin de fer.

Ce qui a jusqu'à présent le plus complètement fait défaut à la Sibérie et ce qui, malgré ses richesses naturelles et l'abondante immigration qui s'y précipite, en aurait toujours empêché l'essor, c'est l'absence de moyens de communication.

Pour juger de la révolution qu'apportera le Transsibérien dans l'état politique et économique du nord de l'Asie, il n'est pas inutile de s'être par soi-même rendu compte des difficultés et des obstacles de tout genre qui s'y opposaient hier encore aux transports. Le mode de locomotion le plus rapide dont on dispose, celui qui intéresse les voyageurs, c'est la voiture en été, le traîneau en hiver. Il y a vingt ans, il fallait y monter à Kazan, sur le Volga, pour franchir jusqu'à Vladivostok plus de deux mille lieues, qu'on parcourait en deux mois dans la saison la plus favorable aux voyages, lorsqu'une couche de neige solide et unie

remplace la boue et les ornières des routes sibériennes. Plus tard, le progrès de la navigation et la construction d'un chemin de fer à travers l'Oural reportèrent le point de départ sur le versant oriental de cette chaîne, puis bien plus à l'est, au point le plus oriental qu'atteignent les bateaux à vapeur dans le bassin de l'Obi, à Tomsk; en été, le trajet en voiture par Krasnoïarsk, Irkoustk, Tchita, se trouvait ainsi réduit à 3 000 kilomètres, au bout desquels on gagnait l'Amour, où la navigation recommençait. Depuis que le Transsibérien a dépassé Tomsk vers l'est, dès 1896, le point où l'on commence à se servir de la voiture et avec lui les dépôts de *tarantass* reculent sans cesse vers l'orient.

L'été de 1897 c'était dans la petite ville de Kansk. à 228 verstes au-delà de l'Iénisséi, ou à la station de Kloutchi, située 100 verstes plus loin, que l'on trouvait le plus aisément à se procurer un véhicule. Il convient en effet d'acheter son *tarantass*, pour éviter l'ennui du transbordement complet à chaque station, que l'on est obligé de subir si on a recours aux voitures, d'ailleurs moins confortables, que louent les maîtres de poste. Le chef de gare de Kloutchi, auquel on m'avait adressé, était, comme beaucoup d'agents subalternes en Sibérie, un exilé; autrefois capitaine d'artillerie et trésorier de son régiment, il avait eu le tort, disait il, de céder à un mouvement d'excessive générosité en prêtant à l'un de ses camarades, malheureux au jeu, que l'état de sa propre bourse ne lui permettait pas d'obliger, des fonds puisés dans sa caisse; un inspecteur, arrivé le lendemain par un malheureux hasard. avait brisé sa carrière. Cette victime d'un trop bon cœur, depuis quatorze ans en Sibérie et devenu enfin chef d'une petite gare, ajoutait à ses maigres appoin-

tements les profits de courtier en tarantass; pour 165 roubles — 440 francs — il me vendit le meilleur de ses véhicules, qui venait, paraît-il, de servir à je ne sais quel personnage de marque et dont je devais me défaire deux mois plus tard pour 175 francs, au moment de m'embarquer sur le fleuve Amour.

En écrivant *Michel Strogoff*, Jules Verne a popularisé le tarantass en France. C'est un véhicule sans ressorts, dont la caisse, longue de deux mètres et justement comparée à une auge, est portée par trois minces poutrelles de bois qui en dépassent largement les extrémités et s'appuient sur deux essieux assez bas, distants de 3 mètres à 3 m. 50. En relevant une vaste capote on protège contre la pluie l'arrière de la voiture; en y accrochant le tablier de cuir fixé à l'avant, on peut se calfeutrer presque hermétiquement. Le mérite du tarantass est sa solidité à l'épreuve de tous les cahots, et non son confortable. Il ne contient pas le moindre siège, et c'est couché sur une litière de foin, ou mieux encore sur ses bagages, avec interposition de couvertures, qu'il convient d'y voyager, quitte à s'asseoir de temps en temps sur le rebord de la voiture ou à côté du cocher pour changer de position. Les chevaux sont fournis par les maîtres de poste, moyennant 3 copecs, c'est-à-dire 8 centimes par verste[1] et par cheval, plus un impôt fixe de 18 copecs par cheval, perçu à chaque relais. L'attelage normal étant de trois chevaux et les relais de 25 verstes en moyenne, les frais reviennent pour cette distance à deux roubles et demi (7 fr. 67) environ, y compris le pourboire habituel de 20 à 25 copecs au cocher : c'est un prix remarquablement faible pour un service de poste.

1. La verste a une longueur de 1 067 mètres.

Les mêmes tarifs s'appliquent au traînage en hiver, mais dans les saisons intermédiaires, du 15 mars au 15 mai et du 15 septembre au 1er décembre, alors que le dégel défonce les routes ou que le régime d'hiver n'est pas encore bien établi, le nombre des chevaux est porté à quatre, et les frais s'augmentent ainsi de près d'un quart. Quand un tarantass contient plus de deux personnes, porte une quantité exceptionnelle de bagages ou est de dimensions plus considérables que d'ordinaire, on se reporte à un tableau affiché dans les maisons de poste pour savoir quel est le nombre d'animaux de renfort qu'on doit ajouter : pour les plus grandes voitures, on prévoit ainsi jusqu'à huit chevaux en été ou en hiver et neuf en automne et au printemps. En outre, si le maître de poste le juge utile, il peut, pour ménager ses attelages, dépasser le chiffre de chevaux réglementaire; mais sans percevoir de rétribution pour ceux qui sont en excédent.

Combien peut-on faire de chemin chaque jour en cet équipage? Je m'en étais informé auprès de plusieurs Sibériens et j'avais obtenu les réponses les plus diverses : « J'ai parcouru jusqu'à 400 verstes en vingt-quatre heures », me disait un haut fonctionnaire de Tomsk. — « Ne comptez pas faire plus de soixante-quinze ou quatre-vingts verstes en moyenne », me répondait le chef de gare qui m'avait vendu mon véhicule, et c'est sur ce triste pronostic que je me mis en route. Le médecin Tant-Pis exagérait heureusement, comme exagérait dans l'autre sens le médecin Tant-Mieux, que j'avais consulté d'abord. L'un négligeait de me dire qu'il avait voyagé comme courrier impérial, en hiver, sur une neige unie et dure, tous les maîtres de poste prévenus par télégraphe et tenant les chevaux prêts à être attelés dès

son arrivée aux relais; l'autre était plus près de la vérité : le train qu'il m'indiquait est bien celui dont marchent les personnes qui n'ont pas quelque laissez-passer spécial ou quelque caractère officiel, et c'est ici qu'éclate l'utilité des papiers désignés sous le nom de *podorojné*, qui évitent les longues attentes dans les maisons de poste. Ils sont de deux sortes : le *podorojné* de Sa Majesté, avec lequel voyagent les courriers impériaux et quelques rares très hauts fonctionnaires, et le *podorojné* officiel ou du gouvernement, qui se donne à peu près à tous les fonctionnaires, que les étrangers munis de recommandations et les particuliers de marque obtiennent assez facilement. Le premier de ces documents confère le droit à qui en est porteur de prendre des chevaux en arrivant aux relais avant toute autre personne, de primer le service des postes lui-même ; le second donne le pas sur les voyageurs ordinaires qui n'en sont pas munis. En dehors des *podorojné*, il y a deux autres catégories de papiers permettant de prendre des chevaux, non plus seulement aux maîtres de poste, mais à certains paysans qui touchent une subvention de l'État pour entretenir des attelages. Muni d'un *podorojné* officiel et de ces deux derniers documents, j'ai parcouru en fait une moyenne de 140 verstes et atteint au maximum 180 verstes dans les vingt-quatre heures.

C'est un train déjà rapide, dans l'état d'encombrement actuel de la route, parcourue par quantité de voyageurs officiels s'occupant des travaux du chemin de fer, et, pour l'atteindre, il faut marcher jour et nuit, aussi longtemps qu'on trouve des chevaux. On se décide sans regret à faire dans l'obscurité une partie de ce monotone trajet. La grande route forme une trouée large de quarante mètres au milieu de la forêt

de pins et de mélèzes. La partie centrale, aussi large qu'une route nationale de France, est, jusqu'à Irkoutsk, assez bien entretenue, souvent même empierrée; de part et d'autre, s'étendent des bas côtés herbus, qu'un fossé sépare des bois. De loin en loin, la haute muraille verte de la futaie s'interrompt pour faire place à une clairière où s'allonge un village entouré de quelques cultures et précédé d'une borne qui porte inscrits sur une plaque le nom du lieu, le nombre des feux et des habitants de chaque sexe. On est vite blasé sur la beauté des arbres et l'on n'a pour se distraire que les menus spectacles de la route : longues files de *télègues* chargées de marchandises, convois d'or accompagnés par des soldats, baïonnette au canon du fusil, interminables convois d'émigrants qui mettent parfois un an pour atteindre leur but lointain sur les bords de l'Amour ou de l'Oussouri. Ils forment des groupes pittoresques le soir, quand les femmes, souvent des Petites-Russiennes, aux vêtements pauvres, mais arrangés avec goût, plus jolies et plus fines que les Moscovites, vont puiser de l'eau ou préparent le repas, tandis que les hommes dételLent les télègues, puis se groupent autour de l'un d'entre eux qui sait lire et ânonne la Bible. Quand on a dépassé le Baïkal, la route, moins fréquentée, devient de plus en plus triste, surtout dans les mornes steppes semées de bois rabougris où naît le Vitim, affluent de la Léna, et où le chemin n'est guère indiqué que par de profondes ornières, serpentant à travers des prairies marécageuses autour des poteaux du télégraphe.

Pour s'aider à vaincre l'ennui des longues journées de voiture, en même temps que pour diminuer les frais de transport, on voyage le plus souvent à deux, parfois même à trois, si l'on est possesseur d'un

tarantass très large. N'a-t-on point de compagnon d'avance, on en trouve facilement un dans quelqu'une des villes sibériennes. Les Russes sont liants et faciles à vivre; en outre ils n'ont pas certains de nos préjugés : j'étais assez surpris de voir la femme d'un fonctionnaire venir rejoindre son mari en Transbaïkalie, en compagnie d'un officier qu'elle connaissait à peine et qui l'accompagnait depuis Vladikavkaz à travers 6 000 kilomètres de chemin de fer et 1 500 de grande route. Les Russes ne s'en étonnaient pas plus que ne l'eussent fait les Américains. L'insécurité n'est pour rien dans cette habitude de voyager à plusieurs Sans doute on raconte bien quelques histoires de crimes, commis par des bandes de forçats évadés errant dans les forêts : « Avez-vous vos revolvers? » nous demandait un maître de poste le soir de ma première journée de *tarantass*, comme nous allions partir, « trois voyageurs ont été assassinés sur ce relais il y a quinze jours... », et de nous raconter l'événement avec force détails émouvants. Je n'avais pas d'armes et ne m'en suis jamais repenti; j'ai même quelques doutes sur l'authenticité de l'histoire. Les biens seuls des voyageurs courent en Sibérie de réels dangers et les bagages fixés sur l'arrière du tarantass doivent être solidement liés avec du fil de fer, car on ne manquerait pas de couper les cordes.

Les accidents sont rares; pourvu que les roues soient bonnes et bien cerclées — c'est la première des qualités pour un *tarantass*, — ce véhicule résiste aux plus formidables cahots. Ce n'est pas sans inquiétude qu'on voit, à la fin des descentes, le cocher lancer ses chevaux à fond de train, les excitant de la voix et du geste, pour que la vitesse acquise leur permette de grimper plus vite la montée qui succède à la

pente; mais l'expérience prouve que le danger n'est qu'apparent. Malgré ces allures folles qui durent peu, on ne fait du reste en moyenne que 10 à 11 kilomètres à l'heure le jour, et 8 à 9 la nuit, pourvu qu'on ne s'embourbe pas. J'ai eu la malechance de traverser la Transbaïkalie pendant une période d'inondations succédant à de grandes pluies, et la boue sans fond des chemins à peine marqués, les ponts enlevés, les gués impraticables m'ont laissé le plus fâcheux souvenir. Plus encore que les intempéries et les désagréments de la route, c'est la passive résignation, l'inertie des hommes, maîtres de poste, cochers, paysans, de ses compagnons de voyage même, qui irrite un Occidental. Pressé qu'il est toujours, instinctivement pour ainsi dire, il se trouve en face de gens pour qui le temps n'est rien. Dressé à tenir peu de compte des caprices d'un climat moins rude, il ne comprend pas ces hommes, obligés de plier devant certaines violences irrésistibles de la nature ambiante et qui arrivent à s'incliner devant elle par habitude, même lorsqu'ils pourraient résister. A force d'obstination, on finit par les décider à agir, et lorsque, par une nuit pluvieuse, un maître de poste se voit harcelé par un voyageur incommode, il est rare qu'il ne préfère pas son sommeil à celui de ses cochers et ne finisse par donner des chevaux, comme les règlements l'y obligent. En quatre jours, entre Kiakhta et Tchita, on me jura gravement, à cinq reprises, que j'exposais ma vie en tentant de passer à gué des rivières ou de les faire traverser à mon équipage sur des bateaux ou des radeaux qui ne devaient porter que des poids légers, et une seule fois j'eus de sérieuses difficultés qui m'obligèrent, de concert avec mon cocher et mon compagnon, à décharger mon tarantass resté en

panne au milieu d'un gué et à travailler plus d'une heure dans l'eau froide, au petit jour, à dégager une roue enfoncée dans un creux. Encore y serais-je resté plus longtemps, si deux cavaliers bouriates, passant là par hasard, n'avaient prêté leurs chevaux pour nous tirer de ce mauvais pas; en général, les difficultés que j'ai rencontrées avaient été fort exagérées. Je dois dire que le désir d'exploiter un étranger n'était peut-être pas sans y contribuer.

C'est dans les stations de poste que la patience du voyageur est mise à la plus rude épreuve, c'est là, plus que partout ailleurs, qu'il se pénètre de la vérité de cet aphorisme : *In Siberia time is no money*, par lequel un auteur anglais commençait le récit de sa traversée de la Sibérie. C'est toujours avec inquiétude qu'on franchit la porte, précédée de deux poteaux cerclés de blanc et de noir, de ces maisons qui deviennent de plus en plus tristes à mesure qu'on s'avance vers l'est. A vos anxieuses interrogations le maître de poste hirsute, assis devant un registre graisseux, répond en général qu'il n'y a pas de chevaux disponibles, qu'il faut attendre deux ou trois heures ou jusqu'au soir, voire jusqu'au lendemain. On entre alors dans la salle unique ou dans l'une des deux salles réservées aux voyageurs, que meublent deux ou trois tables, autant de canapés en simple bois, quelques chaises, et dont une ou deux icônes, des portraits de Leurs Majestés et huit ou dix cadres contenant des règlements divers ornent les murs. L'un de ces cadres porte le tarif auquel sont fournis des mets nombreux et variés; mais une annotation qui se dissimule au bas de cette liste de comestibles prévient le public que les maîtres de poste ne *sont tenus* de fournir que du pain noir et de l'eau chaude pour faire

le thé, que chacun emporte avec soi, ainsi que le sucre. En dehors de ces articles obligatoires, on ne trouve le plus souvent — et non pas toujours — que d'excellent lait et des œufs. En Transbaïkalie surtout il est prudent d'avoir avec soi quelques conserves: on en fabrique, à Tobolsk, de fort bonnes que l'on peut se procurer dans toutes les villes importantes de Sibérie.

Pour varier ses menus, on s'entr'aide entre voyageurs et les divers hôtes temporaires d'une maison de poste se partagent souvent leurs provisions : autour du grand samovar de cuivre, la causerie s'engage vite avec ce ton d'intimité cordiale qui surprend toujours agréablement les étrangers et que donne l'habitude d'appeler son interlocuteur, quels que soient son rang, son âge et son sexe, par son prénom et son nom patronymique: « Nicolas Pétrovitch, Paul Ivanovitch, Élisabeth Alexandrovna... » Les gens qui voyagent dans le même sens se retrouvent souvent et deviennent vite presque intimes. Malgré ces instants de repos où l'on apprécie les qualités aimables de complaisance et de bonté du caractère russe, mieux vaut rester le moins longtemps possible dans les maisons de poste, et il faut éviter d'y passer la nuit, où aucune prodigalité de poudre insecticide ne saurait assurer un sommeil tranquille.

Si intéressante qu'elle soit, la traversée de la Sibérie ne peut donc passer encore pour un voyage de pur agrément; bien que des femmes russes, même de classe élevée, la fassent fréquemment, on ne pourrait la recommander aux personnes délicates. Du moins dans des circonstances moyennes et avec un *podorojné* officiel, assez aisé à obtenir, pouvait-on arriver naguère, lorsque la route était moins encom-

brée, à s'embarquer sur l'Amour quinze à dix-huit jours après avoir quitté les bateaux de l'Obi. On se rendait ainsi en sept semaines environ de l'Oural à Vladivostok. En hiver, le trajet en traîneau depuis le Volga durait deux mois. Mais qu'était-ce pour les marchandises! Qu'est-ce encore aujourd'hui et quelle interminable odyssée que celle du thé de caravane, le grand article du commerce de transit sibérien, qui fait vivre presque tous les riverains de la grande route et ces marchands de Kiakhta, la bourgade frontière de la Chine, dont la somptueuse église aux ornements d'argent et d'or, aux colonnes de cristal, atteste la richesse!

Le commerce s'est efforcé, à défaut des bonnes voies de terre, de se servir des magnifiques voies d'eau qu'offre la Sibérie. Mais, en ce pays, les fleuves, ces « chemins qui marchent », sont paralysés, sept mois durant, par d'épaisses couches de glace et, qui pis est, ils aboutissent presque tous à un océan éternellement encombré de banquises. On a récemment tenté de hardies expériences, en grande partie couronnées de succès, pour pénétrer au cœur de la Sibérie par une portion de l'océan Glacial où la navigation est libre pendant quelques semaines chaque année; de même que c'est par la mer Blanche que le commerce européen, représenté par l'Anglais Chancellor, a d'abord abordé la Russie au XVIe siècle, de même il était naturel qu'on essayât de pénétrer en Sibérie par les bouches de l'Obi et de l'Iénisséi, dont la distance aux côtes septentrionales de la Norvège, où la mer est toujours libre de glace, n'est que de 1 000 à 1 200 milles. Un Russe, possesseur d'une grande fortune, M. Sidorov, s'attacha au milieu de ce siècle à la propagation de cette idée et, malgré l'opinion universelle des savants

du temps, qui la considéraient comme impraticable, il promit une forte récompense au premier navire qui réussirait à entrer dans l'Iénisséi. Deux expéditions tentées en 1862 et 1869 échouèrent; mais, en 1874, l'Anglais Wiggins, à bord de la *Diana*, réussit à franchir le détroit de Kara, qui sépare la Nouvelle-Zemble du continent, à la frontière de l'Europe et de l'Asie, et à entrer dans l'estuaire de l'Iénisséi. De nouveaux essais eurent lieu avec succès les années suivantes et, en 1878, du fer, des denrées coloniales, des machines purent même être débarqués aux bouches de l'Obi et de l'Iénisséi. En 1887, une Compagnie anglaise se forma pour entreprendre un service régulier, à la fin de chaque été, entre l'Angleterre et la côte nord de Sibérie; mais, la première année, elle ne réussit pas à bien vendre son chargement, dont le choix avait été mauvais; la seconde, son navire ne put franchir le détroit de Kara et elle dut cesser ses affaires. Une nouvelle Société fondée ensuite ne fut pas plus heureuse.

Ces insuccès n'ont pas découragé les Anglais, et les tentatives de navigation de l'océan Arctique ont été reprises sur une plus large base en 1896 : trois vapeurs sont entrés dans l'embouchure de l'Iénisséi, l'ont remonté jusqu'à Touroukhansk, à 200 lieues du fond de son estuaire, et là ont déchargé leur cargaison sur de grandes barges que des remorqueurs ont amenées à Krasnoïarsk; les marchandises comprenant, entre autres, sept machines à vapeur, se sont très bien vendues. La Compagnie anglaise a installé une agence à Krasnoïarsk; le gouvernement russe, en considération des services qu'elle rend, avec de grands risques, en expérimentant une voie dont l'usage régulier serait d'un immense profit pour toute

la Sibérie occidentale et centrale, a diminué de moitié ou complètement supprimé les droits de douane sur la plupart des articles importés par l'océan Arctique, notamment sur les denrées coloniales et les machines, et se prépare à lui donner de grandes concessions minières dans la vallée du fleuve. En 1897, six vapeurs anglais sont venus de nouveau à Touroukhansk et toute une flottille s'est dirigée sur l'embouchure de l'Obi, jusqu'alors délaissée à cause de ses bas-fonds. De plus on a fait l'essai d'un commerce d'exportation de Sibérie en Angleterre : des grains amenés par les barges de la Compagnie au point où s'arrêtent les navires de mer ont été transportés en Europe. En 1898, on a retrouvé le même succès.

L'entreprise est d'un extrême intérêt et semble aujourd'hui avoir nettement réussi. Sans doute, la mer de Kara et les détroits qui y aboutissent sont encombrés de glaces qu'y concentrent des courants divers jusqu'au commencement d'août, et la saison de la navigation n'y dure que six semaines à deux mois, au maximum, en août et septembre ; les bateaux employés à ce service doivent partir d'Europe un peu d'avance pour pouvoir attendre s'il y a lieu à l'entrée du détroit de Kara le moment favorable, pénétrer ensuite aussi rapidement que possible dans les embouchures, les remonter, décharger, recharger et repartir en toute hâte. Le temps est même encore limité par la nécessité, pour les barges qui emportent la cargaison vers l'intérieur, de remonter les fleuves sibériens avant qu'ils soient pris par les glaces, et cette montée est longue, surtout pour l'Iénisséi, dont le courant, à Krasnoïarsk même, est de 8 kilomètres à l'heure et atteint 18 kilomètres à un point, entre

Krasnoïarsk et Iénisséisk. On ne parcourt guère plus de 100 à 120 kilomètres par jour à la remonte sur les bateaux à vapeur sans rien remorquer; or de Touroukhansk à Krasnoïarsk il y a 1 500 kilomètres environ et au début d'octobre la navigation cesse.

Dans de pareilles conditions on ne pourrait songer à faire plusieurs services par an : peut-être le pourra-t-on quand on connaîtra mieux le régime des glaces dans la mer de Kara; actuellement, il faut envoyer d'un coup toute une flotte si on veut faire des affaires étendues. Toutefois, il convient de ne pas oublier que les vapeurs équipés pour ce voyage ne sont pas des bâtiments spéciaux, construits pour les expéditions arctiques; s'il en était ainsi, les frais seraient tels que jamais l'entreprise ne pourrait donner de bons résultats financiers; mais ce sont des *cargo-boats* quelconques, assez rapides seulement, et qui peuvent être employés, le reste de l'année, à un service dans des régions plus hospitalières. Si la Société actuelle réussit définitivement, ce sera un événement des plus heureux, non seulement pour la ville de Krasnoïarsk, si favorablement située et devant laquelle s'ouvre un très grand avenir, mais pour toute la Sibérie, qui pourra exporter par une voie économique une partie de l'excédent de ses récoltes, peut-être écouler un peu de ses superbes bois, et recevoir de l'Europe occidentale des articles manufacturés et des machines, se soustrayant ainsi à la domination exclusive de l'industrie de Moscou, qui la servira mieux lorsqu'elle sera aiguillonnée par quelques concurrents. Avec l'ouverture du Transsibérien, celle de la navigation de l'océan Glacial compléterait ainsi le grand changement économique qui va faire sortir la Russie d'Asie de son isolement. Mais à elle seule cette navi-

gation n'eût été qu'un appoint insuffisant et précaire. Elle est de trop courte durée, elle ne fait pas circuler les gens venus du dehors à travers le pays; privée du secours de voies ferrées, elle ne dessert qu'une étendue assez limitée. L'établissement d'un chemin de fer était la condition nécessaire de la transformation de la Sibérie en un pays moderne.

CHAPITRE IX

Le chemin de fer transsibérien. Son tracé et sa construction.

Origines de l'idée du Transsibérien. — Il a d'abord été conçu comme chemin de fer purement stratégique et politique. — Exécution en 1880 du chemin de fer de l'Oural. — Projet d'utilisation des voies navigables pour relier la Russie à l'Amour; ses inconvénients sous le climat de la Sibérie. — L'empereur Alexandre III décide l'exécution immédiate d'une voie ferrée continue de l'Oural au Pacifique (1891) et fixe les conditions de la construction. — Choix d'un tracé aussi court que possible et se tenant constamment dans la zone agricole. — Les diverses sections du chemin de fer; la déviation de son extrémité orientale à travers la Mandchourie. — État d'avancement des travaux en 1899; rapidité de la construction. — La Russie disposera en 1900 d'une voie à vapeur mixte ferrée et fluviale allant de l'Oural au Pacifique et en 1903 ou 1904 d'un chemin de fer continu, de 6 200 verstes de longueur, de l'Oural à Port-Arthur.

L'idée d'établir une voie de communication terrestre entre l'Europe d'une part, l'Extrême-Orient et le Pacifique de l'autre n'est pas aussi récente qu'on pourrait le croire. On en trouve le germe, chose assez curieuse, dans une lettre de Voltaire écrite en 1761 où il remarque qu'on pourrait certainement aller à la Chine sans franchir presque aucune montagne, de même qu'on pourrait aller par terre de Pétersbourg

en France presque toujours par des plaines [1]. La question se posa d'une façon déjà plus pratique lorsque le comte Mouravief-Amoursky eut donné à la Russie les provinces de l'Amour. Mouravief préconisait fort l'exécution d'un chemin de fer et, en attendant, d'une bonne route de l'Oural à l'Amour, comme seul moyen d'asseoir solidement la domination russe sur les bords du Pacifique. Le Transsibérien a été ainsi conçu d'abord, il importe de le remarquer, non pas comme une voie de communication intéressant la Sibérie elle-même, mais comme un moyen de joindre l'Europe aux riches pays d'Extrême-Orient, sans s'occuper de la rude et déserte contrée qui s'étend entre les deux, autrement que pour la traverser le plus rapidement possible. Même lorsque le projet prit corps définitivement sous le règne d'Alexandre III, c'est avant tout au point de vue politique et stratégique, comme devant augmenter singulièrement la force de la Russie en Extrême-Orient, qu'on le concevait. Mais on s'aperçut presque aussitôt que la Sibérie était un pays doué de grandes ressources, que le chemin de fer allait permettre de mettre en valeur, et que ce ne serait pas là une de ses moindres conséquences ni l'une des moins heureuses pour l'Empire des Tsars.

Un premier pas fut fait par la construction de la voie ferrée de l'Oural, dont l'ouverture, en 1880, réunit Perm, sur la Kama, le plus grand affluent du Volga, à Tioumen, sur le Tobol, qui se jette dans l'Irtyche, le principal tributaire de l'Obi. Des raisons d'intérêt local, la nécessité de donner un débouché aux importantes mines d'or et de fer de l'Oural avaient fortement contribué à faire exécuter ce chemin de fer; mais

1. *Correspondance générale de Voltaire.* Lettre au comte Schouvarof, Ferney, le 11 juin 1761.

il n'en avait pas moins une grande importance pour la Sibérie, puisqu'il permettait, en combinant les transports par voie ferrée et par eau, d'établir, pendant cinq à six mois de l'année, une communication à vapeur, relativement économique, allant jusqu'à Tomsk, c'est-à-dire jusqu'à 1 500 verstes à l'est de l'Oural.

Peut-être l'achèvement de ce tronçon nuisit-il d'abord à la cause du Transsibérien. La jonction des affluents navigables de l'Obi à ceux du Volga accomplie, beaucoup de gens se rallièrent à l'idée de relier la Russie à ses possessions d'Extrême-Orient en faisant communiquer de la même manière le bassin de l'Obi avec celui de l'Iénisséi, puis ce dernier avec le versant du Pacifique, c'est-à-dire avec les rivières qui forment le fleuve Amour. De l'Obi à l'Iénisséi il n'y aurait même pas besoin de chemin de fer : un canal suffirait, et dès 1882, on commença en effet la construction de cette voie d'eau, longue de 190 verstes seulement, qui devait relier, à travers un pays facile, la Ket, tributaire de l'Obi à la Kass qui se jette dans l'Iénisséi. Situé à 61 degrés de latitude, traversant des forêts inhabitables, ce canal, aujourd'hui fini, est loin de rendre les services qu'on en attendait. A l'est de l'Iénisséi, on se trouvait aux prises non plus seulement avec les gelées, mais avec les nombreux rapides dont est encombré le cours de l'Angara, le grand émissaire du lac Baikal; toutes les tentatives faites pour remonter cette rivière restèrent infructueuses; mais cela n'arrêtait pas les faiseurs de projets qui comptaient arriver par quelques travaux à en modifier le régime. Une fois le lac Baïkal atteint par la voie de l'Angara, on utilisait encore son principal affluent, la Selenga, et il ne restait que

800 verstes à franchir pour atteindre Striétensk, point initial de la navigation dans le bassin de l'Amour. Par des améliorations à certaines rivières de cette région, on espérait réduire la longueur du chemin de fer qu'il faudrait établir à 450 verstes. L'ingénieur Sidensner allait plus loin encore et prétendait, grâce à des travaux hydrauliques plus étendus, construire seulement 18 verstes de voie ferrée !

On en exécute aujourd'hui plus de 6 000 et ce n'est pas sans raison qu'on a renoncé aux utopies qu'entretenaient vers 1880 les partisans à outrance des voies d'eau. Si l'établissement à grands frais d'une voie de communication entre la Russie et le Pacifique peut être une œuvre utile et féconde, au triple point de vue politique, militaire et économique, c'est seulement à la condition que l'usage n'en soit pas subordonné aux caprices des saisons, aux gelées de l'hiver, aux sécheresses de l'été et qu'elle ne nécessite pas des transbordements, longs et coûteux. C'est parce qu'elle ne remplissait pas ces conditions que la voie mixte par eau et par chemin de fer devait être écartée, et c'est ce que comprit parfaitement l'empereur Alexandre III. Il montra en cette circonstance, plus encore peut-être qu'en aucune autre, ce grand et ferme bon sens, cette énergique persévérance, qui en firent un grand souverain, l'un des Tsars qui ont peut-être le mieux servi la Russie. Ayant su discerner l'immense importance d'une œuvre qui permettrait à son pays de faire sentir en Extrême-Orient tout le poids de sa force, il distingua aussi les conditions dans lesquelles elle pouvait être le plus utilement accomplie; il jugea qu'elle devait avant tout être exécutée rapidement et fit prendre toutes les mesures nécessaires pour qu'il en fût ainsi; c'est pourquoi, huit ans après la signa-

ture du rescrit impérial ordonnant son exécution, les trains circulent déjà sur près de 5 000 verstes reliant d'une part le haut Amour à l'Europe et de l'autre, le cours inférieur de ce fleuve au Pacifique. En d'autres pays, où manquent l'esprit de décision et la ferme volonté d'hommes sachant voir les intérêts généraux du pays, on en serait sans doute encore à se livrer à de mesquines discussions de clocher sur le tracé à suivre et les moyens d'exécution[1].

Trois points de départ se présentaient pour le Transsibérien : c'étaient les trois localités par où les chemins de fer russes atteignaient déjà les monts ou le fleuve Oural : Tioumen au nord, à 57° de latitude, Zlatooust au centre à 55°, Orenbourg au sud à 52°. Les projets partant de ces trois points se rejoignaient à Nijni-Oudinsk, petite ville du gouvernement d'Irkoutsk, située à égale distance du lac Baïkal et de l'Iénisséi. Tioumen avait l'avantage d'être déjà nettement sur le versant asiatique, dans la plaine sibérienne, et de ce point à Nijni-Oudinsk la distance à parcourir était de 2 473 verstes; mais le chemin de fer de l'Oural, dont Tioumen est le terminus oriental, n'est pas relié au réseau général russe, et pour établir une voie ferrée continue entre le centre de l'Empire et le Pacifique, comme on y était décidé, il fallait combler d'abord la lacune de 1 000 verstes qui s'étend

1. Veut-on un exemple de ce que j'avance ici? — En 1891, au moment même où Alexandre III décidait l'exécution du Transsibérien, les Chambres françaises ont voté, sur la proposition de M. de Freycinet, alors président du Conseil, la construction du chemin de fer d'Ain-Sefra à Djenien-bou-Resq, dans le Sud Oranais. Cette ligne a une importance stratégique sérieuse; elle devait avoir 64 kilomètres de long et en compte en définitive 80. Elle vient à peine d'être inaugurée en janvier 1900. Le Transsibérien atteignait l'Amour avant que nous eussions terminé ce misérable tronçon!

entre Perm et Nijni-Novgorod; c'était donc en réalité près de 3500 verstes à construire. Le tracé central, long de 2743 verstes jusqu'à Nijni-Oudinsk, pouvait d'abord profiter, pour traverser l'Oural, des 140 verstes du prolongement déjà presque achevé (il fut ouvert en 1891) de Zlatooust à Tchéliabinsk : son point de départ était directement relié au réseau européen; la ligne effleurait sans doute en quelques sections la steppe insuffisamment arrosée des Kirghizes, mais desservait l'important centre d'Omsk, et parcourait généralemeut une région fertile et moins marécageuse que le tracé nord. Le projet méridional par Orenbourg était beaucoup plus long : 3500 verstes; il traversait d'abord sur 1 500 verstes les régions les plus stériles de la steppe kirghize et se développait ensuite dans les vallées supérieures de l'Obi et de l'Iénisséi, fertiles sans doute et riches en minéraux, mais entourées de montagnes élevées. Le tracé central était donc à la fois celui qui exigeait le moins de constructions nouvelles, présentait le moins de difficultés d'exécution et offrait les plus grands avantages économiques. Or les considérations de cet ordre commençaient à acquérir, vers 1890, un poids qu'elles étaient loin d'avoir trente ou quarante ans plus tôt.

En vertu du rescrit impérial du 17 mars 1891, les lignes générales du projet furent fixées de la manière suivante : le tracé central était définitivement adopté à l'ouest et les 7000 verstes que devait compter le chemin de fer divisées en six sections : 1° le chemin de fer de Sibérie occidentale, de Tcheliabinsk à l'Obi, par Omsk : 1 329 verstes; — 2° le chemin de fer de Sibérie centrale, de l'Obi à Irkoutsk par Krasnoïarsk, 1 732 verstes; — 3° la section contournant le lac Baïkal, d'Irkoutsk, à l'ouest, à Mysovsk, à l'est,

292 verstes; — 4° le chemin de fer de Transbaïkalie, d'Irkoutsk à Strietensk, point de départ du réseau navigable de l'Amour, 1 037 verstes; — 5° le chemin de l'Amour, de Strietensk à Khabarovsk, 2 000 verstes en chiffres ronds; — 6° le chemin de fer de l'Oussouri, de Khabarovsk à Vladivostok, 717 verstes. Cette dernière ville était désignée dès longtemps comme terminus oriental de la ligne, de préférence à Nikolaïevsk qui se trouve à l'embouchure de l'Amour, par 54° et dont le port est encombré par les glaces pendant la moitié de l'année; Vladivostok, située 11 degrés plus au sud, plus rapprochée des mers de Chine, est une base navale beaucoup plus favorable à l'action politique de la Russie.

Le plan d'ensemble ainsi arrêté était bien conçu : le chemin de fer se tenait nettement dans la zone agricole, aussi au sud qu'il pouvait le faire sans s'égarer dans des steppes sans eau ou des montagnes malaisées à franchir. Il suivait, du reste, d'assez près, sauf dans le premier quart du trajet — et nous venons d'expliquer pourquoi, — la grande route postale reliant l'Oural à l'Amour et à Vladivostok, desservant la plupart des centres importants de la Sibérie. Dans toute la Sibérie centrale et occidentale, le tracé avait pu être fixé à peu près définitivement, dès l'abord, grâce aux levés effectués depuis plusieurs années sur l'initiative des gouverneurs sibériens. A l'extrémité orientale et pour les mêmes raisons, les études sommaires de la ligne de l'Oussouri étaient déjà faites. En revanche, on hésitait encore et on hésita longtemps entre plusieurs tracés pour la Transbaïkalie et l'on n'avait presque aucune donnée précise sur le pays parcouru le long du fleuve Amour, où il n'y a pas, à proprement parler, de route de poste; elle est

remplacée par le lit même du fleuve parcouru par des bateaux lorsque l'eau y est libre et par des traîneaux quand il est recouvert de glaces. Les ingénieurs prévoyaient de grandes difficultés dans ce pays marécageux et il semble que le Tsar et ses conseillers aient escompté dès l'origine la possibilité de suivre plus au sud une voie plus directe, que l'on croyait aussi moins difficile, en coupant au court à travers la Mandchourie chinoise, qui s'enfonce comme un large coin entre la Transbaïkalie et la province russe du Littoral.

Depuis plusieurs années, des officiers et des ingénieurs russes avaient commencé secrètement d'étudier la Mandchourie, lorsqu'en 1895, la Russie obtint de la Chine, en récompense de son intervention combinée avec l'Allemagne et la France, à la fin de la guerre sino-japonaise, l'autorisation d'y faire passer le chemin de fer et d'occuper même cette province pour protéger les travaux[1]. Il en est résulté une modification notable dans le plan d'achèvement du Transsibérien déjà commencé. La section de l'Amour, de Strietensk à Khabarovsk, a été abandonnée et remplacée par la ligne transmandchourienne : celle-ci se détache de l'ancien tracé en Transbaïkalie, à la station d'Onon, à 157 verstes à l'ouest de Strietensk, et le rejoint à Nikolsk, sur la section de l'Oussouri, à 102 verstes seulement de Vladivostok. De l'ancien tracé de l'Amour on exécute seulement les tronçons extrêmes d'Onon à Strietensk et de Nikolsk à Kha-

1. Cette concession avait une grande importance politique, en ce sens qu'elle rapprochait le chemin de fer russe de Pékin, qu'elle lui permettait de passer à 500 kilomètres seulement au nord du golfe de Petchili, et augmentait ainsi singulièrement les moyens de pression de la Russie sur la Chine. Je reviendrai plus loin sur ce sujet.

barovsk. Grâce à eux, la Russie dispose dès 1900 d'une voie mixte de communication à vapeur entre l'Europe et le Pacifique : chemin de fer de l'Oural à Strietensk, navigation de Strietensk à Khabarovsk, chemin de fer, de nouveau, de Khabarovsk à Vladivostok. En attendant l'ouverture de la ligne de Mandchourie, qui ne saurait avoir lieu, en mettant tout au mieux, avant 1903 ou 1904, cette voie mixte rendra des services très sérieux, au moins pendant la saison d'été. En outre, au point de vue économique, il était important de rattacher d'une part à l'Europe et de l'autre à la mer la vallée moyenne de l'Amour, très riche en mines d'or et dont les ressources forestières et agricoles constituent une réserve pour l'avenir.

Un autre changement a été apporté au plan primitif : on a remis à plus tard l'exécution de la section d'Irkoutsk à Mysovsk contournant le Baïkal, et l'on se contente de construire, en ce moment, une courte ligne de 66 verstes, allant d'Irkoutsk à Lisvenitchaïa sur la rive occidentale du lac ; de là des *ferry boats* doivent transporter les trains à la côte opposée, comme on le fait en maints endroits de l'Amérique : ce sera une traversée de 60 verstes.

Tel qu'il est exécuté aujourd'hui, à la même voie que toutes les lignes russes (1 m. 52 au lieu de 1 m. 44 voie normale européenne), le Transsibérien de Tcheliabinsk à Vladivostok comprend donc une ligne maîtresse d'environ 6 200 verstes de longueur, plus deux tronçons, l'un de 157, l'autre de 615, la reliant au haut et au bas Amour.

Le chemin de fer de la Sibérie occidentale est terminé depuis 1895, celui de la Sibérie centrale et la section d'Irkoutsk au Baïkal depuis la fin de 1898. Les trains circulent dès aujourd'hui sur ces 3 227 verests

Les 717 verstes du chemin de fer de l'Oussouri, dont 102 font partie de la ligne principale, sont également ouvertes à la circulation depuis septembre 1897. Sur la ligne de Transbaïkalie, les difficultés naturelles, l'éloignement, les hésitations sur le tracé avaient amené des retards. L'ouverture vient d'en avoir lieu et 4 229 verstes sur les 6 200 environ de la ligne principale sont ainsi en exploitation. Le chemin de fer de l'Oussouri étant achevé depuis deux ans, et les rails étant déjà posés sur le tronçon d'Onon à Strietensk, les Russes sont assurés en tout cas de pouvoir disposer de la voie mixte, ferrée et fluviale, dès 1900. En Mandchourie, où tout était à faire, il n'est que naturel de prévoir un plus long délai. Une nouvelle modification du tracé vient d'avoir lieu de ce côté et, sans abandonner la ligne qui doit aboutir à Vladivostok, le terminus principal du Transsibérien va être reporté à Port-Arthur. C'est 800 kilomètres de voie ferrée de plus à construire, mais la longueur de la grande ligne elle-même n'en sera pas accrue; si vite qu'on s'efforce de faire avancer les travaux en Mandchourie, on ne prévoit pas toutefois qu'ils puissent être terminés avant 1903 ou 1904. C'est à cette date seulement qu'un ruban de fer continu rejoindra l'Europe au Pacifique.

CHAPITRE X

Les méthodes d'exécution du Transsibérien.

Excellence du plan général d'exécution du travail. — Les difficultés à vaincre : la longueur et la nature souvent marécageuse du sol; peu d'importance des travaux d'art. — Le passage du lac Baïkal en *ferry-boat* — Remarquable utilisation du réseau fluvial sibérien pour assurer l'exécution rapide du travail : cinq fronts d'avancement simultanés pour la section de la Sibérie occidentale; travaux exécutés à l'Est en partant de l'Amour et du Pacifique. — Recrutement de la main-d'œuvre. — Rapidité de pose des rails. — Critiques que l'on peut adresser au Transsibérien : erreurs de détail dans le tracé; gestion financière insuffisamment stricte. — Coût d'établissement du chemin de fer; prévision de 579 millions de francs pour 5 000 verstes, non compris le chemin de Mandchourie; dépassement certain de ce chiffre déjà élevé. Grandeur de l'œuvre accomplie malgré ces critiques de détail.

Les méthodes de construction du Transsibérien ont été tantôt comblées d'éloges et tantôt sévèrement critiquées. Les uns ont traité de tour de force ce *record* du monde en matière de chemin de fer; d'autres ont déclaré qu'une fois terminé, il serait tout entier à refaire. Au total les admirateurs se trouvent plus nombreux que les détracteurs, et ce paraît être justice. Il convient toutefois de faire un juste départ,

et, si l'on doit louer sans réserve le plan général de construction, on est en droit de critiquer certains détails d'exécution et les gaspillages financiers auxquels ils ont donné lieu. Alexandre III et ses conseillers, les membres du Comité du chemin de fer de Sibérie, M. de Witte, ministre des finances, M. le prince Hilkof, ministre des voies et communications, en tête, avaient posé les règles générales d'une organisation excellente et ont su tenir la main à ce qu'elles fussent suivies; mais une grande latitude devait naturellement être laissée aux agents d'exécution pour les questions secondaires, et il semble qu'ils en aient parfois abusé, qu'ils n'aient pas toujours fait preuve d'une absolue conscience ni d'une compétence égale à la hauteur de leur tâche.

La principale difficulté à vaincre dans le Transsibérien — et elle frappait beaucoup au premier abord, — c'était sa longueur. Tandis que les Américains n'avaient que 3 000 kilomètres à franchir pour pousser leurs chemins de fer du Mississipi au Pacifique, les Russes en ont plus de 6 000, trente ans plus tard, pour atteindre le même Océan en partant de l'Oural. Mais, d'autre part, les difficultés du terrain sont bien moindres : au lieu de s'élever à 2 000 mètres comme au passage des Montagnes Rocheuses, on n'atteint qu'une cote maximum de 1 100 mètres, en Transbaïkalie, dans les monts Yablonovoï ou « des Pommiers ». Ce sont leurs croupes arrondies qui leur ont valu ce nom, et l'on y monte par des pentes douces qui n'ont rien de comparable à l'escalade vertigineuse de la Sierra Nevada de Californie. En outre, si le pays n'est guère plus peuplé que le *Far-West* américain entre 1860 et 1870, il ne s'y trouve pas de régions désertes et dénuées

d'eau, comparables aux plateaux désolés des États d'Utah et de Nevada. Laissant de côté, pour le moment, la section incomplètement étudiée de Mandchourie, on peut dire que le Transsibérien était, dans l'ensemble, une ligne d'exécution facile : d'immenses plaines se prêtant à des alignements droits presque indéfinis à l'ouest, de molles ondulations entre l'Obi et l'Iénisséi, puis une série de chaînes de collines qu'il faut couper à angle droit et où la ligne atteint une altitude maxima de 610 mètres entre l'Iénisséi et Irkoutsk; de l'autre côté du lac Baïkal, la montée progressive de 400 à 1 100 mètres en suivant les larges vallées à pente douce de la Selenga et de ses affluents, ce sont là de faibles obstacles pour l'ingénieur moderne. Une descente un peu plus brusque sur le versant de l'Amour et une section de 360 verstes dans les vallées de l'Ingoda et de la Chilka, tantôt en corniche sur des éperons de montagne abrupts, tantôt à travers de petits élargissements marécageux, formaient les seules parties difficiles de la ligne. Elles ne l'étaient pas extrêmement, puisque le Transsibérien ne comporte en définitive, de l'Oural à l'Amour, ni un seul tunnel, ni pente supérieure à 17 millimètres et demi par mètre, ni courbe d'un rayon inférieur à 250 mètres, alors que dans les lignes des Alpes et en France même, dans le massif central et les Cévennes, on est obligé d'atteindre 33 millimètres de pente par mètre et de descendre pour les courbes à 150 mètres de rayon.

Les seuls travaux d'art notables sont les ponts, très nombreux, puisque tous les cours d'eau importants de Sibérie, tant qu'on n'est pas arrivé dans le bassin de l'Amour, coulent du sud au nord perpendiculairement à la direction de la ligne. Les quatre principaux

se trouvent sur l'Irtyche et l'Obi (850 mètres de longueur), sur l'Iénisséi et la Selenga (1 000 mètres). Ces travaux nécessitent de fortes piles de pierre, renforcées vers l'amont pour résister au choc des glaces; ils sont donc assez coûteux; mais les tabliers et les diverses pièces métalliques sont des articles d'exécution courante, dans l'industrie moderne. Les ponts secondaires, dont plusieurs ont encore 200 et 300 mètres, sont nombreux, mais ce qui est plus difficile que le passage même des cours d'eau, c'est l'accès de leurs rives, souvent marécageuses et sujettes aux inondations. Partout, aussi bien dans les plaines de l'ouest que dans les vallées, grandes ou petites, du centre et de l'est, c'est le manque de solidité des terrains, la fréquence des marais, qui a opposé le plus d'obstacles aux travaux du chemin de fer.

Le Transsibérien n'avait pas seulement des rivières à franchir, il fallait aussi lui faire contourner ou traverser le plus vaste lac d'eau douce de l'Asie, le Baïkal. La décision qu'on a prise de transporter les trains sur le lac en bateau à vapeur est d'une grande hardiesse. Sans doute, les divers moyens de transport se prêtent souvent de nos jours une assistance réciproque : le transport de trains entiers lourdement chargés d'une rive à l'autre d'un grand cours d'eau sur des bateaux spéciaux portant des rails, dits *ferry-boats*, est une chose usuelle en Amérique et au Danemark; on peut voir aussi quelques chemins de fer pour bateaux, on a même proposé de construire une voie de ce genre aux lieu et place du canal de Panama. Mais, jusqu'à ces dernières années, les traversées des bacs pour chemins de fer effectuées sur le Mississipi, sur la rivière Saint-Clair qui joint les lacs Huron et Erié, même sur la baie de San Fran-

cisco ou sur les détroits danois, n'avaient jamais dépassé un petit nombre de kilomètres. Tout récemment on a lancé en Amérique les bateaux porte-trains sur de bien plus grands trajets. « La compagnie *Toledo, Ann-Harbor and Northern Michigan Railroad* fait fonctionner un service de bateaux porte-trains sur une distance de 109 kilomètres à travers le lac Michigan ; la glace ne les arrête que quand elle atteint l'épaisseur tout à fait anormale de 0 m. 50. Une autre compagnie a mis à flot pour la traversée du même lac le *Père-Marquette*, le plus grand *ferry-boat* du monde, qui a 106 mètres de longueur, 16 m. 80 de largeur et possède quatre voies qui lui permettent de porter 30 wagons à marchandises ou 16 voitures à voyageurs du plus grand type[1]. »

Ces exemples sont encourageants pour le projet russe et de nature à écarter les objections qui se présentent naturellement à l'esprit au sujet de la possibilité de faire traverser ainsi le Baïkal à un train. La distance à parcourir du bord occidental au bord oriental du lac, de Listvenitchnaïa, c'est-à-dire les « Mélèzes », à Misovsk est de 60 verstes, soit moindre qu'au Michigan ; malgré les froids terribles, atteignant près de 50 degrés, le Baïkal ne gèle que fort tard, en janvier seulement : il a plus de 1 300 mètres de profondeur, le fond descendant à 900 mètres au-dessous du niveau de la mer, et contient ainsi une énorme masse d'eau, lente à se refroidir comme à s'échauffer, car sa température ne dépasse pas 5° en été. Pendant huit mois au moins on naviguera dans l'eau libre, et l'on espère que le passage des bateaux, deux fois par

1. Ces renseignements, relatifs aux *ferry-boats* américains, sont extraits d'un article de M. Daniel Bellet : *les Grands bacs modernes*, dans l'*Économiste français* (19 février 1898).

vingt-quatre heures dans le même chenal, réduira l'épaisseur que la glace pourra y atteindre; les *ferry-boats* dont on compte se servir, et dont les pièces sont commandées en Amérique pour être montées sur place, auront à peu près les dimensions du *Père-Marquette* : 100 mètres de long sur 17 de large, 4 000 tonnes de déplacement; leur coque sera particulièrement résistante, leur avant et leurs flancs renforcés pour briser la glace; la vitesse devra être de 13 nœuds et demi, soit 25 kilomètres à l'heure, dans l'eau, et de 4 nœuds (7 kilomètres) dans la glace; la durée de la traversée serait donc d'environ neuf heures en hiver et deux heures et demie en été. Ce qui paraît devoir être le plus difficile pour ces grands bateaux, c'est le démarrage pour la navigation dans la glace : comme en bien d'autres matières, « il n'y a que le premier pas qui coûte ».

Pour un aussi long parcours d'autres difficultés se présentent encore : les tempêtes sont violentes sur ces vastes nappes d'eau; sur les grands lacs américains on y pourvoit en munissant les *ferry-boats* de deux grands réservoirs mobiles pleins d'eau, qui forment contrepoids et empêchent le roulis. On fera sans doute de même en Sibérie; mais ce qui gêne la navigation du Baïkal plus encore que les tempêtes, ce sont les brumes, très fréquentes dans l'arrière-saison depuis le mois d'août jusqu'au moment où le lac est gelé. Les bateaux qui font actuellement le service quotidien entre les deux rives, en sont parfois empêchés de partir, et ce serait un sérieux inconvénient si des trains devaient rester en panne à cause du brouillard. Cependant, à tout prendre, la traversée du lac en bateau porte-train paraît aujourd'hui une solution pratique, au moins provisoirement. Elle a le grand

avantage de réduire à 21 millions de francs des frais qui se seraient élevés à 61 millions, si l'on avait dû contourner le lac. On avait proposé aussi de remplacer en hiver la navigation par l'établissement d'une voie ferrée provisoire sur la glace, comme on l'a fait pendant plusieurs années au Canada, sur le Saint-Laurent, en face de Montréal ; mais ce procédé ingénieux n'est pas applicable ici : les phénomènes de compression, de soulèvement, les dislocations et les crevasses qui se produisent sur une pareille étendue de glace rendraient l'expérience des plus périlleuses.

S'il n'y a point eu grand mérite à vaincre les obstacles presque partout assez faibles que la nature opposait au Transsibérien, il y en a eu beaucoup à utiliser aussi bien qu'on l'a fait les ressources qu'offrait, pour l'exécution rapide des travaux, le vaste réseau fluvial de la Sibérie. Les rails des usines de l'Oural ont été transportés durant la belle saison par le Tobol, l'Irtyche et l'Obi aux points où le chemin de fer coupe ces deux derniers cours d'eau, et l'on a pu avoir ainsi trois points de départ à la fois : en même temps qu'on avançait vers l'est de Tcheliabinsk, on rayonnait dans les deux sens de Krivochtchekovo sur l'Obi et d'Omsk sur l'Irtyche; c'est grâce à ces cinq fronts d'avancement simultanés que les premières sections ont été si vite achevées.

On ne peut faire de même en Sibérie centrale, où les affluents de l'Iénisséi sont trop peu navigables; mais à l'extrémité orientale, le chemin de fer de l'Oussouri a été construit ainsi en partant de Vladivostok et un peu plus tard aussi de l'Amour. Enfin des rails qui avaient fait le tour de toute l'Asie par mer, ont remonté ce fleuve sur plus de 3 000 verstes, ont été débarqués à Strietensk et avaient déjà été posés en

août 1897 sur plus de 100 verstes. Les travaux étaient en bonne voie lorsque les immenses inondations qui ont dévasté cette contrée en 1897 sont venues en détruire une grande partie : le ballast n'étant pas posé, on a vu, m'a-t-on raconté, cinq kilomètres de rails descendre au fil de l'eau, portés par les traverses. Lorsque je parcourus ce pays, les eaux avaient commencé de se retirer, mais les remblais étaient partout enlevés; il n'en restait quelquefois plus trace, des locomotives et des wagons gisaient renversés dans la boue. On se remettait déjà courageusement à l'œuvre et l'on profitait des hautes eaux pour porter des rails le plus loin qu'on pouvait au-dessus de Strietensk. L'extrême longueur du trajet qu'on leur impose depuis l'Europe et les difficultés de la navigation de l'Amour expliquent que les travaux avancent plus lentement de ce côté qu'en Sibérie occidentale et centrale.

Une des questions qui avaient le plus préoccupé les promoteurs du Transsibérien, celle de la main-d'œuvre, a été aussi heureusement résolue. Lorsque les travaux de terrassement, aujourd'hui presque terminés, battaient leur plein, ils ont exigé l'emploi de plus de 150 000 travailleurs à la fois; quoique la plus grande partie de la population sibérienne soit concentrée le long de la route de poste qui suit de près le chemin de fer, cette population est trop faible pour suffire au recrutement de tant d'ouvriers. La main-d'œuvre pénale a été employée avec quelque succès aux environs d'Irkoutsk, avec de médiocres résultats ailleurs : elle n'est pas non plus très nombreuse. Enfin le Transsibérien n'est pas, comme le Transcaspien, exécuté par les autorités militaires; le faible effectif des troupes stationnées en Sibérie, surtout à l'ouest du Baïkal, ne permettait pas de leur en confier la

construction. En tout autre pays que l'Empire russe, le problème de la main-d'œuvre aurait donc été fort difficile à résoudre. Il a été résolu aisément, grâce aux habitudes assez nomades des paysans de Russie d'Europe qui forment le plus grand nombre des ouvriers : ils laissent leur famille au village et viennent faire des terrassements en Sibérie, comme ils vont s'employer aux usines de Moscou ou de Riazan, sans cesser de faire partie de leur commune, de leur *mir*. Leurs femmes et leurs enfants restent quelquefois plusieurs années sans les revoir, quoiqu'ils s'efforcent en général de retourner passer quelques semaines chez eux au moment de la moisson, s'ils ne sont pas trop éloignés. Ceux qui travaillent en Sibérie reviennent plutôt durant l'hiver, pendant que la construction du chemin de fer est interrompue par le froid.

La morte-saison dure en effet près de six mois pour les travaux du Transsibérien, d'octobre en avril : non seulement le sol se recouvre de neige, mais il gèle encore à une grande profondeur et il devient impossible de remuer les terres. Sur la plus grande partie de la ligne de Transbaïkalie, on se trouve même en face du sous-sol éternellement glacé, le dégel n'atteignant en été qu'une couche superficielle de 2 à 4 mètres d'épaisseur : pour faire les déblais il faut alors tailler dans un roc que l'exposition au soleil transforme bientôt en boue; c'est pour réduire la longueur de ces difficiles passages, en même temps que pour traverser une région d'un plus grand avenir, qu'on a dévié la ligne vers le sud entre Verkhnié-Oudinsk et Tchita, en l'écartant de la route postale.

Cette brièveté de la saison de travail, réduite à la moitié de l'année, rend plus méritoire encore la rapi-

dité avec laquelle a été construit le chemin de fer : de Tchéliabinsk à Nijni-Oudinsk, on a construit 2 500 verstes en cinq campagnes, de 1893 — l'ordre de commencer les travaux fut donné le 10 décembre 1892 — à 1897 ; la ligne venant d'atteindre l'Amour dès le début de 1900, c'est donc 4 184 verstes qui auront été ouvertes en sept ans : soit 600 verstes ou 615 kilomètres par an. En dépit des facilités offertes au début par le réseau fluvial pour l'établissement de plusieurs dépôts de matériel, le résultat est remarquable. En Transbaïkalie, on a remué en deux ans et demi vingt millions de mètres cubes de terre, et c'est la partie la plus difficile du trajet, la seule où il ait fallu fréquemment employer la mine. Ces travaux d'infrastructure n'ont pas été exécutés en régie directe, mais confiés à de nombreux entrepreneurs, le plus souvent à de petits tâcherons locaux : ils n'exigeaient pas en général, surtout à l'ouest, d'autres outils que les charrettes, les brouettes, les pelles, les pioches d'usage courant dans le pays, faciles à fabriquer avec le bois qu'on trouve partout en abondance. Une fois la plate-forme établie, la pose des rails s'effectue avec la plus grande rapidité. Au front d'avancement se trouve un train fixe servant de logement aux ingénieurs et aux chefs d'équipe, contenant un restaurant, une boulangerie, une forge, etc. Les trains de matériel, portant aussi les provisions, viennent chaque jour se décharger derrière lui : les rails, les clous, les traverses s'il y a lieu, sont déposés sur le côté de la voie, transportés en chariots à l'avant et mis en place. Pendant ce temps la locomotive du train d'approvisionnement pousse le train fixe en avant sur la voie fraîchement posée. On place, en moyenne, 3 verstes de rails par jour et l'on a quelque-

fois dépassé 6 verstes. C'est un très beau résultat, quoiqu'il n'arrive pas au maximum atteint par les Américains ou plutôt par les Chinois à leur service, qui posèrent et fixèrent en un jour 17 kilomètres de rails au moment de l'achèvement du premier chemin de fer transcontinental. Dans l'ensemble, toutefois, les travaux de cette dernière ligne ont duré près de sept ans pour une distance d'environ 3 000 kilomètres. Si les difficultés du terrain étaient plus grandes, les interruptions forcées de travail ont été bien moins longues, et c'est aux Russes que revient l'avantage de la rapidité. Il est vrai que bien des progrès ont été faits depuis trente ans.

Bon choix du tracé général, excellente organisation d'ensemble et rapidité de construction, voilà des éloges qu'on ne peut refuser au Transsibérien. Les critiques qu'on lui a faites portent sur trois points : détails du tracé; exécution proprement dite des travaux; gestion financière. Les premières sont souvent justifiées : les ingénieurs russes, peu habitués aux montagnes, paraissent en avoir eu peur et ont en maints endroits traîné la ligne dans des marécages, alors que des hauteurs toutes voisines permettaient de l'établir dans d'excellentes conditions à flanc de coteau : si les eaux ont emporté la voie en tant de points de la Transbaïkalie, c'est à cette erreur qu'il faut l'attribuer. En d'autres endroits, on semble avoir construit des remblais considérables, sans s'être rendu compte du terrain qui les portait. A la descente dans la vallée de l'Iénisséi l'un d'eux, à la fois en courbe et en forte pente, a déjà absorbé trois fois plus de terre qu'on ne l'avait prévu; il glisse encore, et les trains n'y peuvent marcher qu'avec une lenteur extrême. En résumé, la principale difficulté à vaincre, la nature

marécageuse du sol, n'a pas été très heureusement surmontée.

L'exécution proprement dite des travaux paraît au contraire satisfaisante en général, et ne mérite pas les mêmes critiques. En Transbaïkalie, j'ai pu voir par mes propres yeux comment ils s'étaient comportés pendant les plus grandes inondations et les pluies les plus torrentielles qu'on y ait vues depuis quarante ans. Ils ont bien supporté ces épreuves, et les remblais ont parfaitement résisté au choc des eaux, à l'exception de ceux qui, placés trop bas, ont été recouverts. Les traverses ne sont pas injectées, ce qui les rendra plus sensibles aux intempéries; mais le bois n'est pas cher en Sibérie et on l'a presque partout sous la main; il sera donc aisé de les remplacer. Le ballast aussi est souvent insuffisant, surtout dans les plaines de l'ouest, mais guère plus qu'en Amérique. Il est donc probable qu'on devra quelque jour dévier la voie en un certain nombre de points pour l'écarter des marécages qu'on a eu le tort de lui faire traverser, mais il n'y a nullement à envisager la réfection prochaine d'une portion notable de la ligne. Du reste, ses promoteurs ont jugé avec beaucoup de clairvoyance que l'important était de passer le plus tôt possible de l'Europe au Pacifique, quitte à perfectionner plus tard tels ou tels points défectueux.

Les frais de construction du Transsibérien avaient été évalués d'abord à 350 millions de roubles ou 933 millions de francs. Mais la section de Strietensk à Khabarovsk, qui devait coûter 118 millions de roubles, a été depuis abandonnée, et l'on compte réaliser une économie de 14 à 15 millions de roubles en traversant le Baïkal en bateau. Il reste donc, en laissant toujours de côté la ligne de Mandchourie, qui doit remplacer

celle de l'Amour, 217 millions de roubles ou 579 millions de francs, qui se répartissent ainsi : 125 millions de francs, soit 95 000 francs par verste, de Tchéliabinsk à l'Obi; 195 millions, soit 109 000 francs par verste, de l'Obi à Irkoutsk; 21 millions pour la petite section d'Irkoutsk au Baïkal et la traversée du lac; 142 millions, soit 133 000 francs par verste, du Baïkal à Strietensk, enfin 96 millions, soit 133 000 francs par verste, pour la ligne de l'Oussouri. Ces chiffres sont évidemment très inférieurs à ceux que l'on voit pour les chemins de fer de l'Europe occidentale; ils ne sont pas, cependant, particulièrement bas, étant donnés l'absence de toute difficulté naturelle en Sibérie occidentale et dans une grande partie de la Sibérie centrale, le bon marché de la main-d'œuvre, et la réduction à presque rien des frais d'expropriation. Dans des conditions analogues, les chemins de fer de l'Ouest Américain ont été généralement construits à meilleur marché. Mais ces chiffres, que nous venons de citer, ne sont que des prévisions faites en 1891; bien qu'on ne possède encore que des renseignements très sommaires sur les frais exacts de construction des sections déjà achevées ou près de l'être, il est certain qu'ils ont été notablement dépassés. Si l'excès de dépenses est faible, semble-t-il, en Sibérie occidentale, il devra atteindre au moins 20 millions de roubles ou plus de 50 millions de francs pour la section Obi-Irkoutsk et autant pour celle de Transbaïkalie, portant le prix de la verste à plus de 140 000 et 180 000 francs respectivement, ce qui paraît fort élevé.

Il convient de n'écouter qu'avec méfiance tout ce qu'on dit en Sibérie sur le chemin de fer. Il court les histoires les plus extraordinaires. N'ai-je pas entendu répéter à plusieurs reprises, et par des gens sérieux

se disant bien informés, que la plus grande ville de Sibérie, Tomsk, avait été laissée à 80 kilomètres au nord du chemin de fer et avait dû se contenter d'un embranchement fort mal construit, parce que ses habitants ne s'étaient pas montrés assez généreux à l'égard des fonctionnaires chargés des études ! Il va sans dire que je n'ajoute pas foi à ce conte; mais il montre en quelle médiocre estime on tient en Sibérie les *tchinovniks* et tout ce qui s'y rattache. Il faut avouer que la partie asiatique de l'Empire est un peu restée le refuge de la corruption administrative dont Alexandre II et Alexandre III surtout ont en grande partie purgé la Russie d'Europe, et, sans estimer autrement qu'à leur juste valeur les récits qu'on y entend, il demeure certain qu'il s'y est fait un assez grand gaspillage, partie par manque de délicatesse, partie par inexpérience et négligence : les amas de rails rouillés et tordus, que l'on peut voir en plusieurs points des rives de l'Amour et qui ont été abandonnés là aux intempéries, par des bateaux que les glaces ont surpris durant une montée trop tardive, les traverses préparées trop tôt et commençant à pourrir avant d'être mises en place, que j'ai aperçues entre l'Iénisséi et le Baïkal, sont un témoignage d'incurie. D'autre part, en faisant des commandes de rails à de minuscules forges de la Sibérie centrale, dont l'outillage est aussi insuffisant que le personnel incompétent et qui ne peuvent que livrer en retard un matériel de mauvaise qualité, on ne paraît pas s'être inspiré seulement du désir de stimuler des industries naissantes, mais aussi de pensées moins hautes et plus pratiques. Enfin, les sommes destinées aux travaux n'y ont peut-être pas été toujours directement appliquées. Dans un ordre d'idées plus général, l'emploi de rails et de matériel

provenant des usines russes, surtout de celles de l'Oural, et revenant à très peu près deux fois plus cher que s'ils avaient été achetés en Angleterre, augmente le prix du Transsibérien; mais ceci est conforme aux idées protectionnistes qui prévalent partout aujourd'hui et à la politique de « colbertisme », d'encouragement et de subventions à toutes les industries nationales, qui est particulièrement en faveur auprès du gouvernement russe.

La gestion financière du Transsibérien prête donc assez largement le flanc à la critique, et, si l'administration en eût chargé une société étrangère — il s'en est présenté qui ont proposé d'exécuter les travaux à forfait dans les délais indiqués par le gouvernement russe, — le chemin de fer, aussi bien construit, aurait probablement coûté moins cher. Tel qu'il est fait, il n'en reste pas moins une grande œuvre qui fait honneur à un grand pays, et toute autre nation, sauf peut-être l'Angleterre et l'Amérique, aurait sans doute moins heureusement résolu le problème qui se posait devant les Russes. La coûteuse lenteur avec laquelle nous avons construit nos chemins de fer coloniaux ne nous donne pas le droit d'être sévères pour les fautes, bien moins graves, qui ont été commises dans l'exécution du Transsibérien.

CHAPITRE XI

Le chemin de fer de Mandchourie.

Conditions de la concession du chemin de fer de Mandchourie par le gouvernement chinois; la société du chemin de fer de l'Est-Chinois et ses statuts. — Tracé de la ligne mandchourienne, abréviation qui en résulte; importance des difficultés naturelles à vaincre. — Méthodes de construction; utilisation des voies d'eau. — Avantages militaires et politiques du passage à travers la Mandchourie. — L'embranchement de Port-Arthur; avancement rapide des travaux.

Pour que la locomotive puisse se rendre directement de la Russie d'Europe au Pacifique, il faudra attendre l'achèvement de la ligne de Mandchourie. Il suivra de plusieurs années l'ouverture des autres sections : au moment où tout le gros œuvre était terminé sur celles-ci, les études définitives l'étaient encore à peine sur le chemin de fer mandchourien, qui rencontre des obstacles plus sérieux qu'aucune voie ferrée sibérienne. Il s'agit ici d'obstacles naturels : de difficultés politiques, il n'y en a guère et, bien qu'elle soit située dans une province chinoise, bien qu'elle soit concédée à une société anonyme, la nouvelle ligne n'en est pas moins complètement entre les mains de l'État russe. La preuve s'en trouve dans les statuts de la « Société du chemin de fer chinois de l'Est » constituée par la

Banque russo-chinoise, à la suite de la convention du 26 août-8 septembre 1896 entre la Russie et la Chine. D'après ces statuts approuvés par le gouvernement russe le 4/16 décembre 1896 et publiés dans le *Messager officiel de l'Empire* : « les détenteurs d'actions ne pourront être que Russes ou Chinois. La durée de la concession est de quatre-vingts ans à dater du jour où la ligne sera ouverte dans toute son étendue... Les obligations sont émises au moment du besoin; le consentement du ministre des finances de Russie sera nécessaire pour chaque émission. Le gouvernement russe garantit le payement des intérêts et l'amortissement des obligations... A la tête de la Société se trouvera un comité de direction qui siégera à Pékin et à Saint-Pétersbourg. Il comprendra un président et neuf membres, dont un vice-président. Le président sera choisi par le gouvernement chinois; les autres membres seront choisis par l'assemblée générale des actionnaires. Le président a pour mission de surveiller comment la société tient ses engagements vis-à-vis de la Chine... Le vice-président surveille la marche des affaires de la Société... Le gouvernement russe a le droit de surveiller la marche des affaires, tant pendant la période de construction que pendant celle d'exploitation. Le ministre des finances de Russie doit ratifier les nominations du vice-président, de l'ingénienr en chef, du surveillant de l'exploitation, des chefs de service indépendants, des ingénieurs; le tracé de la ligne et les conditions techniques de la construction doivent recevoir son assentiment. »

Ces statuts se passent de commentaires. Si l'on ajoute que la majorité des actions est aux mains du gouvernement du Tsar, on voit qu'en dépit d'un président chinois de parade, la ligne de Mandchourie est

entièrement entre les mains du ministre des finances russes. M. de Witte en a d'ailleurs été le principal promoteur et en a préparé les statuts, qui ne stipulent pas moins rigoureusement les obligations de la Société relativement à l'exploitation qu'en ce qui concerne la construction : capacité de transport égale à celle des voies sibériennes, transit des trains sibériens sans retard et avec la même vitesse que sur le territoire russe, tarifs fixés après entente avec le gouvernement russe, service postal transporté en franchise; exemption de tous droits de transit, etc. La seule réserve faite au profit de la Chine est la suivante : « Après un délai de trente-six ans à dater du jour où la ligne sera achevée et complètement exploitée, le gouvernement chinois aura le droit de racheter cette ligne en se substituant complètement à la Société dans tous les capitaux déboursés et dans toutes les dettes faites pour les besoins de la ligne, y compris les intérêts composés... » Si la Chine n'use pas de cette faculté de rachat, et il n'y a guère de risque qu'elle le fasse dans sa situation politique et financière, elle entrera gratuitement en possession de la ligne et de ses dépendances quatre-vingts ans après l'ouverture à l'exploitation. Cela est très loin.

« Les travaux, disent les statuts, devront commencer au plus tard le 16/28 août 1897 et la ligne devra être terminée six ans après que le comité de direction aura été complètement constitué et que les terrains nécessaires auront été livrés à la Société. » Le chemin de fer devrait donc être achevé en 1903; bien que les travaux aient été, en effet, inaugurés en août 1897, ce délai de construction paraît un peu court en présence des difficultés exceptionnelles que rencontrent les travaux.

D'après un avant-projet arrêté au début de 1897, la ligne de Mandchourie, d'Onon où elle se détache de l'ancien tracé, à Nikolsk, où elle le rejoint, compterait 1 920 kilomètres, dont 1 425 sur le territoire de l'Empire du Milieu, formant le chemin de fer de l'Est chinois, et 495 en territoire russe. La distance totale par voie ferrée de Tcheliabinsk à Vladivostok serait donc, en suivant cette voie, de 6 109 verstes au lieu de 6 961 par l'ancien tracé, en comptant les 60 verstes de traversée du lac Baïkal. Cet avant-projet établi sur des levés géographiques s'est trouvé un peu modifié par les études topographiques détaillées commencées en 1897, et le sera peut-être encore. Tel qu'il est, il rend déjà compte des principaux obstacles à vaincre. La Mandchourie chinoise se compose des deux bassins du Soungari, le grand affluent de l'Amour qui joint ce fleuve entre Blagoviechtchensk et Khabarovsk, et du Liao-ho qui se jette au port ouvert de Newchwang dans le golfe du Petchili ; entre ces deux bassins se trouve une zone de steppes sans eau, large de 200 kilomètres, prolongement oriental du grand désert de Gobi, mais aucune hauteur importante. Au contraire, à l'est, au nord et au nord-ouest de la Mandchourie, se dressent d'épais massifs montagneux qui séparent les vallées de l'Amour et de ses tributaires, l'Argoun et l'Oussouri, de la grande plaine intérieure, basse et marécageuse, qu'arrosent le Soungari et les rivières secondaires qui s'y réunissent.

La nouvelle ligne de chemin de fer doit donc traverser d'abord pendant 400 verstes, en partant d'Onon, les hautes chaînes confuses qui couvrent tout le sud de la Transbaïkalie, s'élever ainsi à plusieurs reprises au-dessus de 1 000 mètres, redescendre à 550 dans la

vallée de l'Argoun, rentrer pour 200 verstes dans une région montagneuse inhabitée, entièrement inexplorée avant l'arrivée des missions d'ingénieurs, et où la cote de 1 000 mètres devra être de nouveau dépassée, parcourir ensuite sur plus de 500 verstes, en se tenant constamment entre 100 et 200 mètres d'altitude, la plaine du Soungari, s'élever enfin de nouveau à plus de 600 mètres pour franchir des crêtes successives séparées par d'assez profondes vallées, et retomber, à Nikolsk, à 40 mètres au-dessus du niveau de la mer. Quoique plus abruptes et nécessitant plus de travaux d'art qu'en Sibérie, les montagnes ne constituent pas le principal obstacle à l'exécution du Mandchourien. La difficulté la plus redoutable vient encore ici du manque de consistance des terrains dans les régions basses. Au dire des voyageurs qui l'ont traversée — et j'ai rencontré en Sibérie plusieurs de nos compatriotes qui avaient fait ce voyage, — toute la plaine du Soungari n'est en été et au début de l'automne qu'un immense lac de boue; cependant, ajoutent certains explorateurs, on trouve à trois ou quatre pieds au-dessous de la surface un gravier résistant qui permettrait, non sans grandes dépenses, de donner une assiette solide à la voie.

Dans ces conditions, des pessimistes préconisaient l'abandon de la ligne de Mandchourie et le retour au projet primitif par la vallée de l'Amour. L'ordre n'en a pas moins été donné par le Tsar, en avril 1898, de commencer cette année même la construction du tronçon d'Onon à l'Argoun, qui se trouve sur le territoire de son empire. Pour la section située en pays chinois, on s'est préoccupé, comme en Sibérie occidentale, d'utiliser les voies d'eau pour créer plusieurs points de départ et, afin de pouvoir remonter le

Soungari, on a commandé en Angleterre, à Newcastle-on-Tyne, de grands remorqueurs à fond plat, de deux pieds seulement de tirant d'eau, munis de machines fortes de 500 chevaux, qui remorqueront les barges portant les rails. Ceux-ci viennent d'Europe par Vladivostok et le chemin de fer de l'Oussouri ; les pièces qui doivent composer les remorqueurs arrivent par la même voie, et je voyais monter un de ces grands bateaux plats en septembre 1897, à Iman, où la ligne de Vladivostok atteint l'Oussouri. Mieux encore que le Soungari où les bas-fonds rendent la navigation malaisée, il semble que l'Argoun pourrait aider à amener les matériaux du chemin de fer de Mandchourie, et l'on obtiendra, si on y a recours, six fronts d'avancement simultanés. Les dépenses de construction s'élèveront sans doute à 350 ou 400 millions de francs.

Si le gouvernement du Tsar a décidé d'exécuter la ligne de Mandchourie, ce n'est pas seulement en raison d'une abréviation de trajet incertaine, ni des plus grandes facilité techniques espérées, c'est encore et surtout à cause des grands avantages politiques que doit entraîner sa construction. Elle passe à moins de 500 verstes de l'extrémité nord du golfe du Petchili, dont elle est séparée par un pays relativement facile; si l'on s'en était tenu à la ligne de l'Amour, on en restait à une distance double, et lorsque, après avoir fait un grand coude, on gagnait Vladivostok, on demeurait obligé, pour atteindre le Petchili, de franchir les montagnes confuses, presque inconnues même, dénuées de routes et d'habitants, qui s'étendent au nord des frontières coréennes. De la plaine du Soungari, la Russie peut aisément envoyer ses troupes à Moukden, à Newchwang et menacer Pékin;

de Vladivostok elle pouvait à peine songer à les envoyer par terre, et elle n'est pas maîtresse de la mer.

En lançant ses voies ferrées à travers la Mandchourie, la Russie comptait bien aussi qu'elle pourrait reporter un jour le terminus du Transsibérien à cinq degrés vers le sud, de Vladivostok à Port-Arthur, abordant ainsi le golfe du Petchili et dominant directement les routes terrestres et maritimes qui mènent à la capitale chinoise. Décidée ou non dès 1896, la « cession à bail » de Port-Arthur et de Talienwan au Tsar est un fait accompli depuis le mois d'avril 1898. L'embranchement qui relie ces mouillages au point le plus rapproché du chemin de fer de l'Est-Chinois, près de la ville de Kirin, se construit activement. Les locomotives et les rails, ceux-ci par milliers de tonnes, sont déjà arrivés de France et d'Amérique à Port-Arthur et surtout à Newchwang, vers lequel se dirige aussi un rameau de la voie ferrée russe. Les travaux sont poussés avec une grande vigueur et les difficultés sont moindres qu'en Haute-Mandchourie. L'embranchement de Port-Arthur comptera 800 verstes environ et, vu le point d'où il partira, la longueur totale du Transsibérien ne sera pas augmentée par cette déviation qui l'amène à se terminer à l'extrémité de la presqu'île du Liao-Toung, sur les bords d'une mer toujours libre [1]. Ce ne sera qu'un surcroît de dépenses de quelque 120 millions de francs, sans doute.

1. La ligne sur Vladivostok n'en sera pas moins exécutée. D'importantes installations maritimes y existent; son port est très sûr et elle aurait une grande importance en cas de conflit avec le Japon. Aussi ne saurait-on laisser cette ville isolée.

CHAPITRE XII

Les relations de l'Europe avec l'Extrême-Orient et le Transsibérien.

La distance de l'Europe à l'Extrême-Orient par le Transsibérien. — Les conditions du trajet; diminution de la durée et des frais relativement aux voyages par mer : la Chine et le Japon à deux semaines de Paris ou de Londres; confortable du voyage; l'*Extrême-Orient-Express*. — Le transit des marchandises : difficultés pour le chemin de fer de lutter avec la voie maritime, moins coûteuse. — Importance du Transsibérien pour la diffusion de la civilisation occidentale en Asie.

En 1904 ou 1905 au plus tard, une voie ferrée continue réunira l'Europe aux bords du Pacifique. En estimant à 2 000 verstes la longueur de la ligne mandchourienne d'Onon à Nikolsk, la distance de Vladivostok à Tcheliabinsk, au pied de l'Oural, sera de 6 200 verstes ou 6 613 kilomètres, y compris 60 kilomètres en bateau à vapeur sur le lac Baïkal; alors Vladivostok, et aussi Port-Arthur, seront par le chemin de fer, à

9 362 kilom.	(8 778 verstes) de	St-Pétersbourg, *viâ* Moscou.
10 193	—	Berlin.
11 271	—	Paris.
11 367	—	Londres, *viâ* Douvres et Ostende.

Les grands express européens franchiraient en une semaine les plus longues de ces distances; mais il

n'est pas encore question de parcourir les lignes sibériennes à des vitesses de 60 ou 80 kilomètres à l'heure. Une telle rapidité n'est atteinte que sur les chemins de fer très solidement construits de l'Europe occidentale, et sur trois ou quatre lignes dans l'est des États-Unis. Les trains transcontinentaux américains eux-mêmes ne font guère que 40 à 45 kilomètres par heure, une fois le Mississipi franchi et, sur le *Canadian Pacific*, la vitesse n'atteint de Montréal à Vancouver que 37 kilomètres. Ce chiffre lui-même serait encore trop fort pour le Transsibérien à ses débuts : les rails sont très légers, un peu trop légers peut-être, surtout dans les premières sections construites à l'ouest [1]; la voie est assez sommairement établie et le ballast, comme en Amérique, souvent très primitif. Aussi prévoit-on que l'*Extrême-Orient-Express*, le train de luxe hebdomadaire que l'on compte organiser dès l'achèvement de la ligne, mettra douze jours pour se rendre de Paris ou de Londres, à Vladivostok ou à Port-Arthur, ce qui n'exigera pas une vitesse supérieure à 30 verstes (ou 32 kilomètres) sur les parcours sibériens. Lorsque ces lignes pourront supporter la même rapidité que le chemin de fer canadien, et l'on ne tardera guère à y arriver, le trajet de Paris aux côtes du Pacifique sera réduit à onze jours.

Dès l'ouverture du Transsibérien, la voie de l'Empire russe sera incomparablement la route la plus courte d'Europe en Extrême-Orient : de Vladivostok aux ports japonais de Naoetsou et de Niigata sur la mer du Japon, il n'y a que 480 milles, soit 36 à 40 heures de bateau à vapeur. De là 420 kilomètres de

1. On avait posé sur celles-ci un type de rails pesant 24 kilos seulement le mètre courant; dans les parties construites depuis la fin de 1896 on a adopté un type plus lourd.

voie ferrée parcourus en quinze heures mettront la capitale du Mikado à 2 jours et demi de Vladivostok, à 15 jours à peine de Paris. D'autre part, un chemin de fer chinois, aujourd'hui en exploitation de Pékin à Tien-Tsin et de là à Shanhaïkwan au pied de la Grande Muraille, est activement poussé par une compagnie anglaise jusqu'à Newchwang où il rejoindra les lignes russes; on arrivera alors en 13 jours, par terre, de Paris à Pékin. Shanghaï, le plus grand port de Chine, n'est qu'à 500 milles marins de Port-Arthur et sera atteint en 14 jours. L'entrepôt de tout le commerce de l'Extrême-Orient, Hongkong, se trouvera à 17 jours de Londres. Aujourd'hui il faut au contraire 34 jours au moins pour se rendre de France ou d'Angleterre à Yokohoma par le canal de Suez et 21 par le Canada; pour Shanghaï le trajet minimum est de 28 jours par l'une et l'autre route, pour Hong-Kong de 25 jours par Suez, de 30 par l'Amérique. Bien que située sous le tropique, cette ville sera plus rapidement atteinte en passant par la Sibérie qu'en faisant le tour des Indes. Pour Saïgon même, que les paquebots les plus rapides partis de Marseille n'ont pu toucher qu'en 23 jours, la navigation pourra difficilement soutenir la lutte de vitesse avec le Transsibérien. La capitale de la Cochinchine marque à peu près la limite de sa zone d'attraction : tout ce qui est au nord et à l'est : Japon, Chine, Tonkin, Philippines, sera rapproché de l'Europe par l'ouverture du chemin de fer russe.

Sans doute les paquebots pourront augmenter leur vitesse : en la portant à 16 nœuds ou 29^{km},6 à l'heure, ils réduiraient à 21 jours et demi le voyage de Paris à Saïgon, à 24 celui de Hong-Kong. Ce serait déjà là une vitesse considérable pour un si long parcours;

sans doute quelques grands paquebots de la Péninsulaire et Orientale et les quatre nouveaux navires que viennent de mettre en service les Messageries maritimes pourraient aller plus loin, atteindre 18 ou 19 nœuds sans risque pour leurs machines; mais alors quel énorme accroissement de la consommation de combustible et, par suite, de la dépense! Ni le Canada ni Suez ne pourront lutter de vitesse avec le Transsibérien. Pour aller de la Grande-Bretagne européenne à la « Grande-Bretagne de l'Extrême-Orient », le chemin le plus court sera celui de l'Empire russe, que devront prendre aussi dès l'ouverture du chemin de fer, en dépit des efforts des compagnies de navigation, les voyageurs pressés à destination de Pékin, de Shanghaï, de Hong-Kong, de Manille, sinon de Saïgon. Puis, l'exploitation du Transsibérien se perfectionnera aussi, et lorsque dix jours de chemin de fer amèneront les voyageurs de l'Europe occidentale aux ports russes du Pacifique, son cercle d'attraction s'étendra encore vers le sud jusqu'aux abords mêmes du détroit de Malacca.

Le Transsibérien ne sera pas seulement la voie la plus sûre, il sera aussi la moins dispendieuse. Le prix d'une place de première classe de Marseille à Hong-Kong, Shanghaï ou aux ports japonais, est uniformément de 1 715 francs, ce qui porte à 1 800 et 1 840 francs le coût du voyage de Paris ou de Londres. Par le Canada, il est le même. Par la Sibérie, il sera moitié moindre. Le tarif des chemins de fer russes est un tarif « par zones » des mieux conçus, qui permet de franchir les longues distances à prix réduits. D'après ce tarif, on se rendra de la frontière allemande à Vladivostok ou Port-Arthur moyennant 107 roubles ou 285 fr. 33 en première

classe et 114 francs en troisième, bien que la distance soit de plus de 9 000 kilomètres. Une place de luxe dans un grand express européen jusqu'à l'entrée en Russie portera les frais de chemin de fer à un total de 450 francs. Ajoutons encore les dépenses d'entretien des voyageurs, qui sont comprises dans le prix des passages en mer, mais non dans les billets de chemin de fer, soit 200 francs, puis les frais de transport en bateau de Port-Arthur à Shanghaï, soit 150 francs, ou à Hongkong, soit 300 francs, ce qui est largement compté; nous avons ainsi un total de 800 francs pour la Chine du nord (et de même pour le Japon), de 950 pour la Chine méridionale. C'est bien environ la moitié des dépenses actuelles.

Reste la question du confortable. Personne n'a jamais passé douze jours de suite en chemin de fer — il n'y a pas de trajet d'une longueur pareille aujourd'hui, — et nombre de gens redoutent un peu l'effet de ces trois cents heures de trépidation continue sur leur organisme. Cependant bien des Américains restent couramment de cinq à six jours consécutifs dans un train; pareille épreuve serait insupportable dans nos wagons de France, mais, avec un matériel bien compris, ces longs voyages n'ont rien de très pénible. Les Russes, vivant dans un pays où les distances sont grandes, ont su, comme les Américains, résoudre le problème, et ont adopté pour le Transsibérien l'un des plus excellents matériels qui soient au monde. Un couloir latéral et des communications de wagon à wagon permettent de circuler d'une extrémité du train à l'autre, en même temps que les voyageurs d'un compartiment de première ou de seconde peuvent s'isoler en en fermant la porte. En troisième, aussi bien qu'en première,

tout le monde peut s'étendre pour la nuit. En première classe, où l'on ne place que quatre voyageurs par compartiment, chaque banquette forme une première couchette et une autre est relevée le jour contre la paroi et rabattue la nuit; en seconde, l'organisation est analogue; en troisième on a pu obtenir huit couchettes, les wagons étant assez hauts pour en placer trois superposées de chaque côté; deux autres se rabattent devant l'une des fenêtres. Mais ici ce sont de simples panneaux de bois sur lesquels les voyageurs se roulent dans leurs couvertures; le seul reproche qu'on puisse faire à l'administration, c'est de ne point fournir de draps en première, comme elle le fait en Russie d'Europe, moyennant un supplément de prix insignifiant. Ainsi donc, on peut se coucher la nuit, se délasser un peu le jour en se promenant d'un bout à l'autre du train; les buffets où l'on s'arrête longuement toutes les cinq ou six heures vous fournissent une nourriture très passable, on y trouve de la bière et du vin de Crimée ou du Caucase; sur le chemin de fer de l'Oussouri, circule un wagon-restaurant fort convenablement servi à l'européenne par des Japonais; le corps est donc bien pourvu. Et, puisque j'ai vu aux principales gares, comme Tcheliabinsk ou Omsk, des romans, dans le texte français de Maupassant, de Daudet, l'*Assommoir* de Zola, *Sensations d'Italie* et *Cosmopolis* de Bourget, ne puis-je dire que l'esprit aussi aurait mauvaise grâce à se plaindre?

Le gouvernement russe n'a pas voulu cependant s'en tenir exclusivement à son propre matériel, et une convention est déjà signée avec la Compagnie des wagons-lits pour organiser un *Extrême-Orient-Express*, muni d'un wagon-restaurant, d'une bibliothèque et

de toutes les ressources que l'on trouve dans les grands trains américains. Sans doute on voyage toujours moins confortablement en chemin de fer que dans un des superbes paquebots modernes lorsque la mer est belle; mais la traversée d'Europe en Chine n'est pas des meilleures : quinze jours à trois semaines de chaleur torride; en hiver, la mousson du sud-ouest dans l'océan Indien; en été, des typhons fréquents dans les mers de Chine; mars et avril sont les seuls mois où l'on puisse compter sur un agréable voyage. D'autre part, la route du Canada exige deux transbordements, l'Atlantique et le Pacifique du nord sont des mers médiocrement hospitalières. En été tout au moins, la route du Transsibérien sera préférée par tous; l'hiver même elle gardera sans doute une nombreuse clientèle : les wagons seront bien chauffés et l'on n'aura pas à craindre, comme au Canada, les avalanches, car on ne traverse pas de montagnes aussi élevées, le froid est généralement sec et la neige peu épaisse en Sibérie. Enfin, ce ne sont pas seulement des *globe-trotters* de loisir qui se rendent en Extrême-Orient; il y a aussi, il y aura de plus en plus des hommes d'affaires, et la devise de notre époque n'est-elle pas : *Time is money*?

Les marchandises suivront-elles les voyageurs à travers la Sibérie? Pour la plupart d'entre elles, c'est moins une question de temps qu'une question de prix qui se pose. Dans le grand centre des exportations chinoises, à Shanghaï, les frets étaient à la fin de 1897 de 35 *shillings*, soit 43 fr. 75 sur Londres, Hambourg et les autres ports du Nord; c'était un prix largement rémunérateur pour les compagnies de navigation, et une baisse légère leur eût encore laissé quelques bénéfices. A la suite du désaccord entre les

diverses lignes et de la rupture du syndicat qui les unissait, les cours s'effondrèrent, lorsque je m'y trouvais en février 1898, à 28 francs. Des taux aussi bas ne paraissent pas pouvoir se maintenir longtemps, et un prix d'environ 40 francs par tonne pour le transport de Shanghaï à Londres ou Hambourg par mer semble normal; pour le Havre, Gênes et Marseille il faut le majorer de 2 sh. 6 pence ou 3 fr. 75.

Si elles empruntaient la voie du Transsibérien, les marchandises qui sortent aujourd'hui par Shanghaï devraient en premier lieu gagner Port-Arthur en bateau. Même en ne tenant pas compte des dépenses qu'entraînerait ce petit parcours maritime, il faudrait que leurs frais de transport par chemin de fer en Allemagne, en France ou en Angleterre ne s'élevassent pas à plus de 40 francs par tonne, sans quoi elles auraient avantage à prendre la voie maritime. Pour 11 000 kilomètres de voie ferrée, 40 francs par tonne font moins de 0 fr. 0036 par kilomètre, environ un tiers de centime la tonne kilométrique. Les tarifs les plus bas dans le monde entier sont aujourd'hui doubles, et, à ce taux, aucun chemin de fer ne pourrait couvrir ses frais d'exploitation.

Certaines marchandises fines paient sans doute des frets maritimes beaucoup plux élevés : telle est la soie, qui n'atteint Lyon ou Milan par Marseille ou Gênes qu'après avoir été grevée de 50 francs par 100 kilogrammes, ce qui représenterait 4 centimes et demi par tonne kilométrique sur le chemin de fer, mais aussi c'est un produit qui exige des soins particuliers. Peut-être pourrait-il cependant gagner par cette voie Moscou, où des fabriques de soieries fondées, en général, par des Français ont pris, dans ces dernières années, une grande importance. Une autre

denrée, le thé, dont il se fait une si large consommation en Russie, est dès aujourd'hui transportée en partie par voie de terre, mais seulement à la faveur d'un tarif différentiel. Si le droit différentiel actuel était maintenu, après l'ouverture du chemin de fer la route maritime ne pourrait plus aucunement soutenir la concurrence de la voie ferrée; s'il était entièrement supprimé, le résultat inverse serait produit, il semblerait que la solution la plus juste fût de l'abaisser de façon à maintenir les deux modes d'importation sur un pied d'égalité en ce qui concerne les provinces du centre de l'Empire.

Le Transsibérien ne transportera donc pas beaucoup de marchandises en transit entre la Chine et l'Europe centrale et occidentale. Il pourra prendre une part appréciable dans le mouvement des échanges entre la Chine et la Russie elle-même, et contribuer à développer ce commerce, qui ne s'élève aujourd'hui qu'à 75 millions de francs[1]. Mais la facilité qu'il donnera aux voyages ne sera pas sans avoir son contre-coup économique. En dépit du télégraphe, dont l'usage est restreint par son prix démesuré, il n'est pas sans intérêt pour les entreprises des Européens en Extrême-Orient qu'une lettre mette 12 à 15 jours au lieu d'un mois ou cinq semaines pour arriver d'Europe en Chine ou au Japon. Il est d'une très grande importance que les hommes puissent s'y rendre plus vite, plus fréquemment et en plus grand nombre. L'intérêt fiévreux avec lequel tous les Européens qui résident dans les ports ouverts suivent les progrès du Transsibérien témoigne de l'influence

1. Le commerce extérieur de la Chine est de 1 375 millions de francs au total (1897).

qu'il aura sur le développement de l'Extrême-Orient. La révolution économique produite par l'ouverture du long chemin de fer ne se bornera donc pas à la mise en valeur du pays qu'il traverse, si considérable que soit déjà ce résultat; il rendra singulièrement plus forts les liens qui se nouent entre les deux extrémités du vieux monde et, répondant à la pensée de ses premiers initiateurs, il augmentera puissamment les moyens d'action dont dispose l'Europe pour transformer l'Asie; s'il favorise surtout la Russie, qui l'aura construit et payé plus d'un milliard, au point de vue stratégique; s'il augmente énormément — ou plutôt s'il crée — sa puissance en Extrême-Orient, le Transsibérien sera aussi l'une des œuvres de ce siècle qui serviront le mieux la cause de la civilisation générale.

DEUXIÈME PARTIE

LE JAPON

CHAPITRE I

Les antécédents du Japon. Coup d'œil sur ses origines et son passé.

Diversité des jugements portés sur le Japon et les réformes qui s'y opèrent. — Utilité d'un aperçu de l'histoire du Japon pour comprendre ce qui s'y passe, apprécier la marche, la nature et les conséquences de la transformation qui s'y produit, et les chances d'avenir de la civilisation occidentale en ce pays. — Les origines du peuple japonais; l'éloignement de sa parenté avec les Chinois. — Sa première histoire : l'absolutisme des mikados, l'adoption de la civilisation chinoise du ve au viiie siècle de notre ère. — Impossibilité pour certaines institutions chinoises de s'y acclimater. — Le régime politique et social; effacement du pouvoir d'abord absolu des mikados. — Passage du gouvernement aux mains des classes militaires au xiie siècle. — Délégation du pouvoir à plusieurs degrés; le shogoun, le shikken. — La féodalité au Japon; indépendance croissante des seigneurs locaux à partir du xive siècle; grandes guerres civiles, anarchie et appauvrissement du pays au xve. — Rétablissement de l'ordre et restauration d'un pouvoir central fort par les grands chefs militaires de la fin du xvie siècle. — Fondation de la dynastie des shogouns Tokugawa. — Les Européens au Japon au xvie siècle. — Enthousiasme des Japonais pour la civilisation de l'Occident; rapide succès du christianisme. — Brusque arrêt du mouvement vers les idées de l'Europe au début du xviie siècle.

— Causes purement politiques de ce revirement. — Persécution du christianisme et expulsion des étrangers. — Isolement complet du Japon pendant deux siècles.

L'Empire du Japon est, de tous les pays du monde, celui qui offre le plus d'attrait aux imaginations. Enveloppé du plus profond mystère, il y a moins d'un demi-siècle encore, s'enfermant hermétiquement dans une réclusion volontaire, s'interdisant, du reste, de faire sentir aucune action à l'extérieur, de même qu'il refusait aux étrangers tout droit de pénétrer sur son territoire, c'était le type du pays dont l'idéal est l'isolement et qui vit rigoureusement replié sur soi-même. Puis, brusquement, après un court essai de résistance, il a ouvert ses portes toutes grandes aux idées, aux sciences, à la civilisation des étrangers, plus encore qu'à leurs personnes; il a résolu de transplanter sans tarder sur son sol cette civilisation, ces sciences et ces idées; pour arriver le plus tôt possible à les y naturaliser, il n'a reculé devant aucune témérité apparente, devant aucun changement soudain, devant aucune innovation audacieuse. Il s'est lancé dans la plus prodigieuse transformation dont l'humanité ait eu le spectacle.

L'Europe qu'il voulait imiter a longtemps assisté stupéfaite et sceptique à cette extraordinaire expérience qu'elle se refusait à prendre au sérieux. Séduits dès l'abord par la grâce merveilleuse des paysages du Japon, par le charme et l'originalité maniérée de ses mœurs, par la perfection de son art, les Occidentaux ne voulaient voir dans ses habitants qu'un peuple mignard et amusant, un peu grotesque parfois, faisant tout au rebours des autres, excellant surtout dans les petites choses, « ayant une nature d'oiseaux ou de papillons plutôt que d'hommes ordinaires, ne vou-

lant ni ne pouvant prendre la vie au grand sérieux ». Aussi les amateurs de pittoresque et les chercheurs de curiosités qui formaient la plus grande partie des visiteurs étrangers déploraient-ils l'abandon des vieilles coutumes, la décadence des anciens arts. Pour presque tous les Européens, le Japon était, et aurait dû rester, le pays des porcelaines et des laques, des chrysanthèmes et des mousmés. Qu'il essayât de se modeler sur l'Europe, d'acclimater chez lui ses habitudes, ses industries, ses institutions militaires, judiciaires et même politiques, de jouer un rôle sérieux dans le monde, cela faisait sourire et hausser les épaules. Visiteurs et résidents étrangers étaient surtout frappés de l'hétérogénéité produite par le mélange des anciens usages et des innovations copiées de l'Occident; c'étaient certains côtés grotesques et superficiels des réformes, comme l'adoption à outrance du costume européen par le monde officiel, qui attiraient le plus l'attention. Dans les innombrables livres écrits sur le Japon on louait presque sans réserve tout ce qui était ancien, on dénigrait la manie d'importation européenne, qui ne pouvait, disaient les uns, produire aucun effet profond et sérieux, et s'écroulerait un jour comme un château de cartes; qui aboutirait, prétendaient les autres, à de prochaines et terribles catastrophes. Quelques auteurs plus clairvoyants signalaient bien les progrès, très réels, faits par les Japonais, mais le monde n'y croyait pas.

« Le Japon d'aujourd'hui, c'est une traduction mal faite. » — « Je le trouve petit, vieillot, à bout de sang et à bout de sève; j'ai conscience de son antiquité antédiluvienne, de sa momification de tant de siècles qui va bientôt finir dans le grotesque et la

bouffonnerie pitoyable, au contact des nouveautés d'Occident. » Voilà bien quelle était l'impression générale des Européens ayant passé au Japon quelques semaines, comme de la plupart d'entre ceux qui y avaient vécu de longues années et, pour l'accentuer, on se plaisait à contraster les qualités solides des Chinois, leur circonspection, leur prudence, leur fidélité même aux coutumes nationales avec la légèreté et la vanité japonaises.

Ce que n'avaient pu faire vingt-cinq ans de travail et de progrès pacifiques, six mois de succès militaires l'ont obtenu d'un coup. Devant les triomphes éclatants des armées du Mikado, l'Europe s'est enfin décidée à rendre justice au Japon. Elle a consenti à regarder de plus près l'œuvre étonnante qui s'y était accomplie; la révélation de cette nouvelle puissance militaire a dessillé tous les yeux qui ont su discerner alors ce qu'ils se refusaient à voir auparavant : la réalité et l'importance de la transformation accomplie au Japon en même temps que le développement, non seulement militaire, mais économique du pays. Si l'Empire du Soleil-Levant est encore très discuté, très critiqué souvent, du moins l'est-il sérieusement et n'oppose-t-on plus à l'examen de l'œuvre qui s'y est faite une sorte de question — ou de sourire — préalable. Les événements qui se sont accomplis au Japon depuis le milieu du siècle ne paraissent d'ailleurs si extraordinaires et inexplicables que parce qu'on ignore en général tout de son histoire. C'est pourquoi il est nécessaire d'en dire quelques mots. A la lumière du passé tout s'éclaire d'un jour nouveau : la révolution politique de 1868 et la suppression du régime féodal, aussi bien que la faveur soudaine qui accueillit les méthodes et les inventions de l'Occident dans un pays

jusque-là si rigoureusement fermé, alors qu'elles n'ont jamais pu pénétrer en Chine.

Sans atteindre à des temps aussi reculés que celle de la Chine, l'histoire du Japon remonte assurément plus haut que celle d'aucun État européen, et la dynastie qui y règne est de beaucoup la plus ancienne du monde. C'est au ve siècle de notre ère qu'ont eu lieu les premiers événements auxquels on puisse fixer une date certaine, parmi tous ceux que rapportent les vieilles chroniques du *Kojiki* et du *Nihongi*, livres qui datent du VIIIe siècle et sont les plus anciennes sources écrites de l'histoire du Japon. Dès lors les ancêtres de l'empereur actuel étaient les maîtres des deux îles méridionales de Kiou-Siou, de Sikokou et de la moitié sud-ouest de la grande île ou Hondo. S'il faut en croire les traditions, il y avait déjà, en ces temps reculés, dix siècles que la dynastie régnait. A cette lignée unique de mikados, d'une durée sans pareille, les légendes qui se trouvent à l'origine des annales du Japon, comme de toutes les histoires très anciennes, attribuent une origine divine. Le premier empereur, Jimmou-Tenno, est le petit-fils d'Amaterasou, déesse du Soleil, fille elle-même des grands dieux Izanaghi et Izanami; ceux-ci, qui sont les descendants d'innombrables générations divines, sont aussi les créateurs du Japon. Par un privilège unique, celui-ci est sorti de la main des dieux, tandis que tous les autres pays du monde naissaient simplement du chaos sous l'influence des forces naturelles. Jimmou-Tenno, descendu du ciel sur l'île de Kiou-Siou, passe de là, par la mer Intérieure, dans le Hondo, et, après avoir vaincu des peuples de même race que ses propres sujets, en conquiert toute la partie occidentale jusqu'aux forêts du centre, habitées par des bar-

bares. En 660 avant J.-C., il établit sa résidence dans la province de Yamato, où l'on a prétendu de nos jours retrouver son tombeau. C'est cette date de 660 qui marque pour les Japonais la fondation de l'Empire et l'origine officielle de leur histoire. Après Jimmou-Tenno se succèdent de nombreuses générations de mikados dont les 17 premiers, témoignage bien évident du caractère fabuleux de cette histoire, meurent tous plus que centenaires entre cent huit et cent quarante-quatre ans. Les dieux interviennent d'ailleurs souvent dans les affaires humaines, tout comme ils le faisaient durant la guerre de Troie. L'événement le plus intéressant, mentionné par les vieilles chroniques, qui, durant cette période légendaire, se bornent d'ailleurs à une sèche chronologie, c'est une invasion de la Corée par les Japonais, vers l'an 200 après J.-C., sous la conduite d'une grande guerrière, l'Impératrice Jingo.

De toutes ces traditions incertaines, qu'il faut bien se garder d'accepter telles quelles, et de leur comparaison avec les anciennes annales chinoises, l'érudition contemporaine a cependant pu dégager quelques faits intéressants et suffisamment établis, relatifs aux origines japonaises. Il résulte de ces études que plusieurs siècles avant notre ère, des pirates d'origine mongole, venant de Corée, se livraient à de fréquentes incursions sur les côtes du Japon occidental, comme les Normands du moyen âge sur celles de l'Europe; certaines bandes finirent par s'établir dans l'île de Kiou-Siou, emmenant avec elles leurs femmes et leurs enfants et exterminant les habitants primitifs du pays qui, s'il s'en trouvait, étaient sans doute en très petit nombre. Plus tard une expédition partie de Kiou-Siou, sous le commandement

d'un chef qui est le Jimmou-Tenno de la légende, passa de là dans la grande île et y rencontra des populations de même race, venues aussi de Corée : l'existence d'un double courant de migrations ayant amené du continent dans leurs îles les ancêtres des Japonais actuels est d'ailleurs attestée par un double cycle de légendes relatives aux temps héroïques, dont l'un se rapporte à l'île de Kiou-Siou, l'autre à la province d'Idzumo, située sur la côte ouest du Hondo, en face de la Corée.

Les Japonais feraient donc partie de la grande famille de peuples, dite ouralo-altaïque, qui comprend les Finnois, les Hongrois, les Turcs, les Mongols, les Coréens. Les divers rameaux de cette famille paraissent d'ailleurs moins étroitement liés que les divers rameaux de la race blanche; ils sont rapprochés par le caractère commun de parler tous des langues agglutinantes (par opposition aux langues à flexion des blancs) et par quelques autres traits. Ce qu'il faut noter, c'est que les Chinois ne font point partie de ce groupe, qu'ils constituent une famille à part, leur langue n'étant point agglutinante, mais monosyllabique et chantée. Leur écriture a été adoptée par les Japonais il y a mille ou douze cents ans, ainsi qu'un grand nombre de leurs mots, désignant des objets inconnus jusqu'alors aux insulaires. Mais ces mots tranchent nettement sur le fond de la vieille langue japonaise. Il n'y a en réalité pas plus de rapport entre les deux idiomes qu'il n'y en a entre l'un des deux et une langue européenne. Et, s'il est incontestable que les deux peuples appartiennent à la race jaune, la parenté qui les lie est au moins aussi éloignée que celle qui existe entre un Français ou un Allemand d'un côté et un Arabe ou un Kabyle de

l'autre. Des analogies superficielles d'aspect ne doivent pas nous faire oublier que le lien est très lointain entre les deux populations chinoise et japonaise.

Les indigènes fort clairsemés que les immigrants venus de Corée trouvèrent dans le sud et l'ouest du Japon étaient des parents des *Aïnos* d'aujourd'hui, dont il reste encore une quinzaine de mille dans la grande île septentrionale de l'archipel, Yezo. Appartenant à la même race que les Ghilaks de l'Amour et parents aussi des autres tribus du nord-est de la Sibérie, ces Aïnos, dont la caractéristique est d'être les plus poilus de tous les hommes, sont de simples sauvages, aussi sales que les Japonais sont propres, ne vivant que des produits de la chasse et de la pêche et n'ont probablement eu que bien peu de part à la formation du peuple japonais actuel. L'élément malais, auquel on attribuait autrefois une grande importance, paraît de même n'avoir joué qu'un rôle insignifiant.

La culture des anciens Japonais, jusqu'au ve ou au vi^e^ siècle de notre ère, était assez primitive : l'écriture paraît leur avoir été complètement inconnue; ils sortaient à peine de l'âge de pierre et l'usage des métaux était encore très restreint, borné à quelques armes et aux hameçons; ils possédaient un petit nombre d'animaux domestiques, le cheval, le chien, des volailles. Ils cultivaient le riz, le millet, l'orge, deux espèces de pois; en outre de ces céréales, le poisson était un de leurs principaux articles d'alimentation; la chair des animaux sauvages figurait aussi dans leur nourriture, en plus grande proportion peut-être qu'aujourd'hui, où le bouddhisme en proscrit l'usage. Leurs habitations étaient de bois et d'une extrême simplicité.

Leur religion, le *shinto*, ou « voie des dieux »,

redevenue aujourd'hui le culte officiel, ne consiste guère qu'en une mythologie formée de l'ensemble des légendes relatives aux générations de dieux qui ont précédé l'avènement de la famille impériale. De ces huit cents myriades de divinités la plupart sont tombées dans l'oubli et l'on n'en vénère qu'un assez petit nombre dont la principale est Amaterasou, la déesse du Soleil, l'aïeule de Jimmou-Tenno. Les esprits des mikados défunts et de certains héros sont, comme les dieux proprement dits, qualifiés de *Kami*, d'êtres supérieurs, et honorés à ce titre de même que les ancêtres dans chaque famille. En dehors de cela le shinto n'a ni dogme ni morale : « La morale, écrivait au siècle dernier un apologiste du shintoïsme, a été inventée par les Chinois parce qu'ils sont un peuple immoral, mais point n'est besoin de morale au Japon, car un Japonais n'a pour bien agir qu'à consulter son cœur ». Obéir à l'Empereur, descendant des dieux et presque dieu lui-même, et suivre ses impulsions naturelles, voilà les seuls préceptes qu'enseigne le shintoïsme. Un pèlerinage annuel au temple le plus voisin, voilà tout au plus ce qu'il exige de ses fidèles. De cérémonies publiques, il n'y en a pas, sauf parfois des danses hiératiques exécutées par de jeunes filles. Dans les temples de bois, couverts de chaume ou d'écorce, reproduisant le type de l'habitation japonaise primitive, point d'ornements, ni de sculptures, ni aucune représentation de la divinité. Des prêtres, que rien ne distingue des laïques dans l'ordinaire de l'existence, qui ne revêtent que pour officier une robe spéciale aux larges manches, qui ne sont liés par aucun vœu, viennent de temps à autre célébrer un culte très simple devant le miroir symbolique conservé dans tous les temples, en souvenir du miroir emblème de

pureté et de commandement qui fut donné par la déesse du Soleil à son petit-fils, Jimmou-Tenno. Un cheval blanc est souvent aussi gardé aux abords des temples. L'offrande de fruits de la terre, de poisson, de vin, de riz, la récitation de quelques prières en vieux japonais, voilà tout le sacrifice. C'est une religion très élémentaire et très particulière toutefois, que ce shintoïsme qui fut la seule que connussent les Japonais jusqu'au VIe siècle.

A ce moment se place l'épanouissement au Japon de la civilisation chinoise qui commençait à filtrer lentement dans l'archipel depuis l'invasion de la Corée par les armées japonaises qui a certainement eu lieu vers le IIIe siècle de notre ère, bien que la date précise en soit incertaine. Les ambassadeurs coréens chargés d'apporter le tribut furent les intermédiaires entre le Japon primitif et la culture continentale. C'est par eux que vinrent : d'abord l'écriture, en 284 d'après la chronologie officielle, mais plus probablement vers 400, puis les premières notions de médecine à l'occasion, dit-on, de la maladie d'un empereur guéri par l'un des envoyés de Corée, quelques-uns des principaux ouvrages de Confucius et de ses disciples, le mûrier, le ver à soie, l'art de filer et de tisser; enfin, en 552, une image bouddhiste et les premiers enseignements de la religion de Çakyamouni.

Dès lors, à la fin du VIe et au début du VIIe siècle, ce fut une véritable invasion de tous les arts et de tous les usages, de toutes les sciences, de toutes les industries, de toutes les institutions religieuses, politiques et sociales du continent voisin. A ce moment se manifestèrent pour la première fois cette ardeur à s'instruire et cette extraordinaire puissance d'assimi

lation qui signale les Japonais entre tous les autres peuples du globe, et sous l'influence desquelles ils adoptèrent d'enthousiasme la civilisation chinoise, comme ils devaient se précipiter, treize siècles plus tard, vers la civilisation européenne. Le bouddhisme triompha, non sans quelques difficultés ni quelques troubles, mais sans guerre civile, de la vieille religion nationale et, dès le début du VIIe siècle, on comptait 46 temples et 1 385 prêtres ou moines bouddhistes au Japon. Le calendrier chinois fut adopté; la langue, l'écriture, la littérature de la Chine étudiées avec ardeur dans de nombreuses écoles; des ambassades, des missions envoyées sur le continent pour en examiner sur place le culte, les arts, les sciences, les industries; le système bureaucratique du gouvernement chinois, avec ses ministères et ses conseils, ses deux hiérarchies de fonctionnaires civils et militaires, remplaça une organisation plus primitive qui devait se rapprocher de la féodalité ou plutôt du régime qui la précéda et la prépara dans les État fondés par les barbares sur les ruines de l'Empire Romain. En 628, à la mort de l'Impératrice Suiko sous le règne de laquelle eut lieu cette réforme gouvernementale, le Japon était complètement remodelé à l'image de la Chine.

Ce qu'il y a de remarquable dans cette première transformation du Japon, comme dans celle qui s'y accomplit aujourd'hui sous nos yeux, c'est la facilité avec laquelle elle paraît s'être réalisée, sans troubles violents ni prolongés, rencontrant à peine quelques résistances passagères et rapidement vaincues. Les moyens furent les mêmes que ceux employés aujourd'hui : envoi de missions au dehors, emploi d'étrangers par le gouvernement, action énergique de

l'autorité en faveur des nouveautés importées de l'extérieur; mais ce qui, alors comme aujourd'hui, assura le succès, ce fut la bonne volonté universelle, l'esprit de curiosité et d'entreprise, l'absence totale de misonéisme dans toutes les couches du peuple. De leur plein gré les Japonais adoptèrent la civilisation de la Chine, et toutes les classes se l'assimilèrent beaucoup plus vite et plus complètement qu'un peuple vaincu ne se plie d'habitude aux usages d'un vainqueur. C'est que chez eux, aucune tradition si ancienne et si respectable soit-elle, aucune crainte de gêne momentanée n'est assez forte pour faire écarter ou ajourner une innovation qu'ils croient pratique ou bonne en elle-même et préférable à leurs anciennes coutumes.

Cet « enchinoisement » du Japon fut assurément un grand progrès, à tous points de vue : d'un pays barbare il devint un pays civilisé, le bien-être de la population se trouva énormément accru. Si profonde et si durable qu'ait toutefois été l'empreinte de la Chine, elle ne s'étendit pas à tout, et ne modifia par exemple ni l'architecture, ni l'ameublement domestiques. On vit bientôt les Japonais distinguer entre les divers éléments de cette civilisation qu'ils avaient d'abord introduite chez eux en bloc et s'en assimiler définitivement un grand nombre en les transformant plus ou moins, tandis qu'ils en rejetaient d'autres, trop peu conformes à leur génie national.

Une réaction qui ne paraît rien avoir eu de brutal, mais qui fut un lent travail de transformation et d'élimination, suivit donc, du VIIIe au XIe siècle, la période de l'enthousiasme pour tout ce qui était chinois. Les Japonais surent admirablement s'adapter les diverses industries, les procédés agricoles, les beaux-

arts du continent; ils les perfectionnèrent même et arrivèrent à dépasser leurs maîtres, en ce qui concerne l'art et les industries d'art surtout. La nouvelle religion, le bouddhisme, leur convenait aussi et il s'est moins corrompu chez eux que parmi leurs voisins. Par contre, les institutions gouvernementales et administratives de la Chine se trouvèrent en opposition complète avec leur tempérament et ne purent s'implanter au Japon qui, après avoir calqué son organisation sur celle de l'Empire du Milieu, s'écarta peu à peu de son modèle et aboutit à un état politique et social profondément différent.

Le mandarinat ne s'y acclimata jamais et le principe d'hérédité y conserva une force prépondérante. Les divers rangs de dignité, au nombre de douze d'abord, puis de dix-neuf, ne furent pas, comme en Chine, donnés personnellement à des individus, mais à des familles, comme titres transmissibles. Le poste même de premier ministre ou *Kwambaku* devint héréditaire dans une grande famille de cour, celle des Foujiwaras, au sein de laquelle était, en outre, traditionnellement choisie l'Impératrice et dont les membres occupèrent la plupart des charges importantes. Bientôt commença de se manifester aussi un autre trait caractéristique de l'histoire du Japon : c'est que très rarement l'autorité réelle réside chez celui qui est censé l'exercer. Le Mikado, qui, à partir du IXe siècle, est presque toujours un enfant et abdique dès l'adolescence pour se retirer en un monastère, règne et ne gouverne pas : c'est le début d'un effacement qui durera mille ans; bientôt le Kwambaku, devenu héréditaire, ne gouverne pas davantage. Ce n'est qu'à des époques exceptionnelles et de peu de durée que, dans les États européens, les

souverains se sont ainsi désintéressés complètement des affaires du pays; du moins alors leur premier ministre y veillait-il. Dans le haut moyen âge japonais tout le monde les délaisse; on ne s'occupe à la cour, définitivement fixée à Kioto, que de plaisirs, d'art et de poésie : un développement des plus brillants se produit de ce côté; mais l'autorité s'énerve et s'affaiblit.

Sous le vernis des institutions administratives importées du continent et mal appropriées au milieu s'organise pendant ce temps la féodalité. A côté de l'aristocratie efféminée des *Kugés*, des nobles de cour, descendants de branches collatérales de la famille impériale et qui occupent toutes les grandes charges civiles, dans les provinces comme dans la capitale, laissant des sous-ordres en remplir les devoirs, se constitue une autre noblesse militaire et territoriale. Tandis qu'une paix profonde régnait dans la plus grande partie du pays, on guerroyait aux extrémités de l'Empire, au Sud-Ouest contre les Coréens et surtout au Nord-Est contre les Aïnos, refoulés de plus en plus vers l'extrême nord du Hondo. L'usage importé de Chine de séparer complètement les fonctions militaires des fonctions civiles, combiné avec la tendance japonaise à l'hérédité, conduisit à la formation de grandes familles militaires, sous l'autorité desquelles se groupait en clans toute une classe de soldats qui se séparait de plus en plus complètement du reste de la population. Les chefs de clans étaient si puissants dans les provinces du Nord et de l'Est surtout que, dès le xe siècle, l'un d'eux prétendait se rendre indépendant; leur influence sur le gouvernement central se prononce dès le xie siècle; elle devient toute-puissante au xiie, rempli de guerres

civiles, où la cour de Kioto n'est plus que le jouet des deux plus grandes familles militaires, les Taïra et les Minamoto, descendant l'une et l'autre d'empereurs du VIIIe et du IXe siècle et de leurs concubines. Elles ont chacune au trône impérial leur candidat, toujours en bas âge. Un Taïra, Kiyomori, gouverne le Japon de 1156 à 1181, comme premier ministre omnipotent; il fait massacrer les Minamoto dont bien peu échappent à la mort. Le fils aîné de leur chef, le jeune Yoritomo encore enfant, est pourtant sauvé par un vassal des Taïra qui le prend en pitié. Arrivé à l'âge d'homme, Yoritomo se révolte dans le Kwanto et bientôt, Kiyomori étant mort, il marche sur Kioto, de concert avec son frère naturel Yoshitsune, échappé du couvent où on l'avait relégué. Ils s'emparent de la capitale, proclament empereur un enfant de sept ans au lieu et place du mikado Antokou, à peine plus âgé, que les Taïra ont emmené dans leur fuite vers l'île de Kiou-Siou. La grande bataille navale de Dan-no-ura, gagnée par Yoshitsune en 1185 à l'entrée de la mer Intérieure, achève la ruine des Taïra, qui périssent presque tous, avec leur empereur, dans le désastre de leur flotte, et fait d'Yoritomo le maître du Japon [1].

Le régime féodal l'emporte alors définitivement et

1. Celui-ci souille son triomphe par son indigne conduite envers Yoshitsune qui a tant contribué à ses succès. Il interdit à son frère l'entrée de sa capitale, le fait poursuivre à travers tout le Japon par des assassins auxquels il échappe maintes fois, grâce au dévouement du moine géant Benkeï et de la danseuse Shidzuka. La fin d'Yoshitsune est diversement racontée, soit qu'il ait réussi à s'enfuir dans Yezo, où les Aïnos conservent encore sa mémoire, et même de là sur le continent, soit qu'entouré par ses ennemis et impuissant à s'échapper il se soit suicidé en s'ouvrant le ventre. Ses aventures ont donné naissance à une foule de légendes, comparables à nos romans de chevalerie du moyen âge.

s'implante au Japon pour plus de sept siècles. De pouvoir civil, d'administration bureaucratique à la mode chinoise, il ne sera plus question désormais. L'échec de ces institutions est complet : il est dû tout d'abord au caractère guerrier du peuple japonais, à la puissance que devait naturellement acquérir la classe militaire, par suite de guerres fréquentes, surtout dans les territoires conquis sur les Aïnos, qui devinrent par la force des choses son domaine exclusif; la nature du pays découpé en vallées, en plaines de peu d'étendue, que séparent de hautes montagnes, favorisait l'éclosion de la féodalité. Ce qui distingue essentiellement celle-ci au Japon de ce qu'elle fut en Europe, c'est que son chef n'était pas le souverain lui-même. Ce chef, ce fut le *shogoun*, exactement Seï-i-taï-Shogoun (général chargé de soumettre les barbares), titre que se fit donner Yoritomo en 1192. C'était au shogoun qu'incombait tout le soin du gouvernement; il en devait compte théoriquement à l'Empereur, dont il n'était que l'humble serviteur. Toutefois, depuis trois siècle déjà le Mikado ne gouvernait plus; la révolution qui établit le régime féodal ne modifia guère son sort, mais fit passer le gouvernement des mains de bureaucrates et de courtisans à celles de nobles guerriers. Relégué avec sa cour dans son palais du Gosho à Kioto, l'Empereur se voyait confié à la garde des troupes du shogoun ou de ses vassaux; les kugés n'accomplissaient plus autour de lui que des fonctions purement cérémonielles.

Chose étrange, le nouveau pouvoir institué par Yoritomo, le shogounat, ne tarde pas à s'énerver lui-même. Aussitôt après la mort de son fondateur, en 1198, son beau-père Hojo Tokimasa saisit les rênes du gouvernement sous le nom de ses descendants

mineurs. Dès 1219 la postérité d'Yoritomo est éteinte; l'autorité réelle passe alors définitivement à la famille des Hojo, dont le chef prend le titre de *shikken* ou régent, et choisit ou détrône à son gré des shogouns enfants pris dans la famille impériale ou celle des Fujiwaras. La période où prévalut cet étrange régime fut peut-être la plus brillante et la plus prospère du moyen âge japonais; mais la féodalité s'affermit et les Hojos eurent bientôt peine à contenir les seigneurs locaux. Le Japon tomba dans une anarchie féodale, comparable à celle de l'Allemagne du moyen âge.

La puissance des Hojos fut brisée en 1334 par l'union des seigneurs avec un mikado qui se trouva, par extraordinaire, posséder quelque énergie, Go-Daïgo. Toutefois le pouvoir ne resta pas longtemps entre les mains de l'Empereur. Son principal lieutenant Ashikaga Takauji se révolte contre lui, l'oblige à fuir sa capitale, installe sur le trône un autre membre de la famille impériale et se fait nommer shogoun. De 1337 à 1392, le Japon a deux dynasties rivales de mikados. La cour des shogouns Ashikagas est cependant très brillante à certains moments; mais au XVe siècle les guerres civiles font rage; l'autorité des mikados et des shogouns fainéants est nulle; dans les provinces, les hommes d'armes ou *samouraïs* devenus une classe héréditaire ne connaissent plus que leurs seigneurs, les *daïmios*. Le pays s'appauvrit et se dépeuple; les arts, sauf l'armurerie, disparaissent. Les débuts du XVIe siècle, affligés encore par des épidémies et des tremblements de terre, trouvent le Japon dans un état d'épuisement comparable à celui de la France après la guerre de Cent Ans ou de l'Allemagne après la guerre de Trente Ans. Kioto n'était plus qu'un amas de ruines au

milieu desquelles vivaient des malandrins et que fuyaient les kugés, quittant la cour impériale pour chercher un refuge auprès de seigneurs féodaux. Quand saint François-Xavier la visita en 1550, il s'étonna de la trouver si misérable. Il y avait loin du Japon d'alors aux richesses de Cipango, tant vantées par Marco Polo trois siècles auparavant.

Le régime féodal a été pour le Japon un viril entraînement; il lui a conservé ces fortes vertus militaires qui manquent tant à la Chine. Mais ses excès étaient une ruine pour le pays et un danger même pour son indépendance. La fin du XVIe siècle en vit heureusement la fin.

L'abaissement de la féodalité et le relèvement du pouvoir central furent l'œuvre, durant cette période, de trois grands chefs militaires dont deux, Nobunaga et Ieyas, descendant le premier des Taïra, le second des Minamoto, sortaient du sein même de la noblesse, tandis que le troisième, Hideyoshi, est à peu près l'unique personnage du Japon féodal qui, parti des couches les plus humbles du peuple, soit arrivé aux plus hautes dignités. Ota Nobunaga, après avoir rapidement agrandi la petite principauté qu'il tenait de son père, intervient dans les querelles de succession des shogouns, dépose en 1573 le dernier des Ashikaga, saisit le gouvernement comme premier ministre et fait reconnaître son pouvoir par presque tous les daïmios. Il met à la raison les moines bouddhistes, qui avaient démesurément étendu leurs possessions pendant les longues périodes de troubles, rétablit l'ordre partout; mais, trahi par un de ses généraux et dans l'impossibilité d'échapper à ses ennemis, il se tue en 1582, en s'ouvrant le ventre.

Hideyoshi, devenu le principal lieutenant de Nobu-

naga après avoir été son *betto* ou *groom*, parachève son œuvre en brisant les dernières résistances féodales. Le Japon à peine unifié, il songe à faire sentir sa puissance au dehors et envoie en Corée une expédition, qui couvrit ce pays de ruines, mais dont les victoires restèrent sans effets, par suite des difficultés naturelles et des dissensions entre les généraux japonais, les uns chrétiens, les autres bouddhistes.

A la mort d'Hideyoshi, en 1598, la puissance des daïmios, même celle des grands princes du sud-ouest, Choshiou et Satsuma, était bien affaiblie. Tout était prêt pour un changement analogue à celui qui s'accomplit en France sous Louis XI et qui fit succéder à la quasi-indépendance des seigneurs une féodalité domestiquée. L'artisan principal de ce changement au Japon fut Tokugawa Ieyas, qui avait été l'un des principaux généraux de Nobunaga et d'Hideyoshi. Placé par ce dernier à la tête d'un conseil de régence qui doit exercer le pouvoir pendant la minorité de son fils Hideyori, Ieyas ne tarde pas à se brouiller avec ses co-régents. A la tête d'une armée recrutée dans le nord et l'est de l'Empire, il défait en 1600 à Sekigahara les forces coalisées des clans du sud et de l'ouest et se trouve maître du Japon. Relevant à son profit le titre de shogoun, il va fonder, non plus une souveraineté personnelle éphémère mais une dynastie et un régime qui dureront 250 ans, grâce en partie à l'habileté des mesures prises par lui, en partie à la bonne fortune qui lui donna pour fils et petit-fils des hommes remarquables au lieu de mineurs ou d'incapables comme les descendants d'Yoritomo, de Nobunaga et d'Hideyoshi.

Avant d'exposer cette organisation politique et sociale il nous faut parler d'un événement dont la

connaissance éclaire singulièrement ce qui se passe au Japon aujourd'hui : son premier contact avec les Européens au XVI[e] siècle. C'était l'époque de la grandeur coloniale du Portugal, qui avait joint depuis peu à ses possessions de l'Inde de nouveaux établissements en Cochinchine et dans le sud de la Chine. Dès 1542, trois Portugais, ayant pris passage sur une jonque chinoise, furent jetés par une tempête sur les côtes du Japon méridional. Un lettré chinois qui se trouvait sur la même jonque servit d'interprète entre ses compagnons de voyage et les habitants. Il paraît avoir eu pour les étrangers le même profond mépris que ses congénères d'aujourd'hui. Aux questions des indigènes il répondit en décrivant les Portugais comme des êtres dénués de savoir-vivre, ignorant l'écriture chinoise, l'art de manger avec des baguettes et tous les usages de la civilisation, bref comme de véritables brutes. La curiosité, l'enthousiasme même, que les Japonais allaient manifester bientôt pour tout ce qui était européen témoignent qu'entre les deux grands peuples d'Extrême-Orient, les différences n'étaient pas moins profondes au XVI[e] siècle qu'au XIX[e].

En 1545, le navigateur Fernan Mendez Pinto arriva sur un bateau chinois dans la petite île de Tanegashima, au sud de Kiou-Siou, et fut bien reçu par le seigneur du lieu. Le puissant prince de Bungo, beau-père de ce dernier, ayant entendu parler de l'étranger, le fit venir dans sa capitale Funaï, au nord-est de Kiou-Siou, et l'accueillit non moins amicalement. Bien impressionné par la richesse du pays, qui avait moins souffert que le reste du Japon des grandes guerres civiles, Pinto y revint deux ans plus tard et remmena, cette fois, aux Indes trois

Japonais fugitifs. Convertis à Goa par saint François-Xavier, ils servirent d'interprètes au célèbre jésuite quand, le 15 août 1549, il débarqua à Kagoshima, la capitale du prince de Satsuma. Il y convertit d'abord quelques parents d'un de ses interprètes. Le prince lui fait bon accueil; la princesse demande qu'on lui compose un résumé des articles de la foi chrétienne; on rédige donc un catéchisme en japonais et l'on traduit le *Credo*. Mais bientôt, mécontent de ce que les marins portugais, qui commencent à arriver en grand nombre, ne fassent pas escale à Kagoshima, un peu difficile d'accès, et aillent porter de préférence leurs marchandises en d'autres ports meilleurs, dans les domaines de ses rivaux, le prince de Satsuma invite les missionnaires à s'éloigner. Ils obéissent, partent pour le nord de Kiou-Siou, où ils sont parfaitement reçus, passent de là dans l'île principale; mais l'anarchie qui y règne rend leur œuvre difficile; aussi François-Xavier retourne-t-il bientôt chez le prince de Bungo, où les Européens sont toujours bien traités. Lorsqu'il quitte le Japon, en 1551, les fondements de la nouvelle église sont déjà solidement assurés.

A partir de ce moment, missionnaires, marins et marchands portugais affluent au Japon. Le désir de se livrer avec ces derniers à un commerce profitable semble n'avoir pas été étranger au bon accueil que la plupart des princes réservèrent aux premiers. En s'assurant l'amitié des Jésuites, dont ils comprirent bientôt l'influence, ils comptaient que ceux-ci leur amèneraient des négociants à qui ils pourraient vendre les produits indigènes pour obtenir en échange diverses denrées exotiques et surtout des armes à feu, dont le succès fut extrêmement vif en ces temps

troublés. Mendez Pinto raconte qu'ayant fait présent d'une arquebuse au prince de Tanegashima, les armuriers de la ville se mirent aussitôt à l'imiter et, à son départ, cinq mois et demi plus tard, on en avait déjà fabriqué six cents dans le pays; peu d'années après, on l'assurait qu'il s'en trouvait trente mille dans la capitale de la province de Bungo et trois cent mille dans toute cette province. Ces chiffres étaient sans doute exagérés, mais l'exemple montre combien était vif, dès ce moment, le goût des Japonais pour les nouveautés et avec quelle ardeur ils s'assimilaient les inventions de l'Occident. Dès 1582, quarante ans après l'arrivée des Portugais, l'artillerie jouait un rôle important dans la bataille de Shigutake, l'une des grandes victoires d'Hideyoshi.

Quels que fussent les motifs du bon accueil fait aux missionnaires, le christianisme progresse avec rapidité en même temps que le commerce. Princes, lettrés, prêtres bouddhistes même, riches et pauvres se convertissent en grand nombre; si Nobunaga n'adhère pas à la nouvelle religion, il la favorise du moins, en haine du bouddhisme. Vers l'époque de sa mort (1582) elle compte environ 600 000 adhérents, dans le centre et le sud surtout; la moitié des daïmios de l'île de Kiou-Siou sont catholiques, ainsi que la majeure partie de leurs sujets; il en est de même du prince de Tosa, dans l'île de Sikokou, et de plusieurs daïmios du centre et de l'ouest de la grande île. On compte plus de 200 églises, il s'en trouve jusque dans la capitale de l'Empire; à Nagasaki, devenu depuis 1567 le centre du commerce avec les étrangers, c'est à peine si l'on trouve encore de rares habitants païens. En 1582, une ambassade envoyée à Rome par les princes de Bungo, d'Arima et d'Omura, quitte

le Japon, est solennellement reçue en 1585 par le pape Sixte-Quint et voyage en Portugal, en Espagne et en Italie.

Bien qu'Hideyoshi se montrât moins favorable aux chrétiens que Nobunaga, le nombre des convertis continua d'augmenter durant les dernières années du XVIe siècle et paraît avoir atteint un million au commencement du XVIIe; la population du Japon, affaiblie par des siècles de guerres civiles, ne devait pas dépasser alors, si tant est qu'elle y arrivât, 8 à 10 millions d'habitants. C'était donc un succès énorme obtenu en cinquante ans : on comprend l'enthousiasme des missionnaires et il pouvait sembler vraiment que le pays entier dût devenir chrétien en moins de temps qu'il n'en avait mis à devenir bouddhiste. Tous les arts de l'Occident commençaient à être cultivés avec autant d'ardeur que les arts de la Chine l'avaient été dix siècles plus tôt. On introduisait des cultures nouvelles, comme celle du tabac; on se mettait à construire des bateaux à l'européenne, qui parcouraient les mers de Chine et dont l'un se rendit même sur les côtes du Mexique. Les étrangers pouvaient voyager dans tout le pays sans aucune crainte d'être molestés par la population. « Cette nation est le délice de mon cœur », écrivait dès 1550 saint François-Xavier; tous les autres voyageurs du temps souscrivent ou peu s'en faut à cet éloge dithyrambique et n'ont qu'une voix pour louer l'intelligence des Japonais, l'intérêt qu'ils prennent aux nouveautés et l'aménité de leur accueil.

Comment ce mouvement si vif, qui entraînait le Japon vers le christianisme et la civilisation de l'Europe, s'arrêta-t-il brusquement pour faire place à la réaction la plus violente, pour aboutir à une

réclusion volontaire telle que nul autre pays n'en connut jamais? Ce n'est ni dans le fanatisme religieux ni dans la haine populaire contre les Européens, sentiments tout à fait étrangers aux Japonais d'alors, qu'il en faut chercher les causes : c'est à des motifs presque exclusivement politiques qu'il faut l'attribuer.

D'une part Hideyoshi, et surtout Ieyas, qui voulait fonder un système de gouvernement durable, virent dans la propagande des missionnaires une cause de troubles intérieurs et voulurent, en y mettant obstacle, éviter des guerres de religion. D'autre part, ils craignirent que les marchands et les missionnaires ne fussent les précurseurs des flottes et des armées de l'Occident et que la conquête morale du Japon ne fût que le prélude de sa conquête militaire. Il faut avouer que l'attitude des Européens eux-mêmes n'était pas faite pour dissiper leur alarme : les missionnaires avaient parfois importé dans le tolérant Japon l'intolérance européenne et certains d'entre eux poussaient les princes chrétiens à persécuter leurs sujets païens. « Le roi mon maître, aurait dit à Hideyoshi un capitaine portugais, envoie d'abord des prêtres pour gagner le peuple, puis des soldats pour se joindre aux chrétiens indigènes, et la conquête est alors facile. » Qu'elles aient été prononcées ou non, ces paroles sont bien l'expression de l'état d'esprit des Européens de ce temps; l'exemple de l'Amérique et des Indes, qu'on ne tarda pas à connaître au Japon, était là pour les appuyer. Les brillants services du général chrétien Konishi, ni l'excellente conduite de ses troupes lors de l'expédition envoyée en Corée par Hideyoshi ne purent prévaloir contre cette impression de méfiance, augmentée encore par les dissensions des Européens :

pour perdre des rivaux dans l'esprit des shogouns et les évincer ainsi, jésuites et franciscains, Portugais, Espagnols, Anglais, Hollandais n'hésitaient pas à s'accuser les uns les autres des plus noirs desseins.

Dès 1587, Hideyoshi lançait un édit ordonnant à tous les missionnaires de quitter le Japon dans l'espace de vingt jours; d'abord inexécuté, l'édit est appliqué en 1597 à la suite des imprudences des franciscains espagnols qui prêchaient en plein air jusque dans les rues de Kioto : neuf missionnaires, dix-sept chrétiens indigènes sont mis à mort à Nagasaki. Après une accalmie où le christianisme continua à gagner du terrain, Ieyas reprit la persécution en 1614; son fils Hidetada et son petit-fits Iemitsu la continuèrent avec la dernière violence jusqu'à ce que le christianisme parut complètement extirpé en 1638. Longtemps les habitants de Nagasaki furent soumis à l'épreuve de fouler aux pieds des crucifix en présence d'inquisiteurs et jusqu'en 1868 on vit affichés les édits instituant des primes pour la dénonciation des adhérents de la « secte menteuse et corrompue ».

Les mêmes motifs qui avaient poussé Ieyas et ses successeurs à persécuter le christianisme les amenèrent à limiter les relations de leur pays avec les étrangers et à l'isoler en définitive à peu près complètement du monde extérieur. Assurer une paix intérieure durable et conserver le pouvoir à leur famille, tel était le but que se proposaient les premiers shogouns Tokugawa. Or, si on laissait les étrangers commercer librement dans l'Empire, n'était-il pas à craindre de voir les grands vassaux se procurer des armes, s'allier même avec ces étrangers contre le pouvoir central, dans l'espoir de recouvrer cette complète liberté d'allures dont leurs pères ou eux-

mêmes jouissaient naguère? Le retour de l'anarchie féodale sinon même un démembrement risquaient de s'en suivre.

Les étrangers et le christianisme étaient, aux yeux du gouvernement d'alors, un dissolvant moral et social aussi bien que politique. Les violences des marins européens, qui, au dire des missionnaires eux-mêmes, enlevaient des enfants et des femmes en grand nombre pour les emmener en esclavage à Manille ou à Macao, la vie dissolue qu'ils menaient dans les ports, les faisaient accuser, non sans justice, d'être des gens sans foi ni loi; c'est ce qui explique que, dans tous les édits contre le christianisme on lui reproche d'être une doctrine relâchée, de n'enseigner le respect ni des parents, ni des supérieurs, ni des autorités.

En 1609 et 1611, Ieyas avait cependant accordé aux Hollandais le droit de commercer dans tout l'Empire, mais il ne tarda pas à se méfier d'eux; son fils Hidetada ferma, en 1617, tout le pays au commerce extérieur à l'exception des ports d'Hirado et de Nagasaki, dans l'île de Kiou-Siou, puis défendit aux Japonais de sortir de leur patrie. Finalement, à partir de 1637, les Hollandais et les Chinois furent seuls autorisés à commercer avec l'Empire par l'unique port de Nagasaki. Parqués dans l'étroit îlot de Deshima, soumis à d'humiliants règlements, ne descendant jamais à terre si ce n'est pour aller une fois par an à Yedo, en ambassade solennelle, porter des présents au shogoun et se traîner littéralement à ses pieds, les agents de la Compagnie des Indes hollandaises continuèrent à faire là un médiocre commerce. A cette exception près, le Japon, si accueillant d'abord, resta plus de deux siècles hermétiquement fermé aux étrangers.

CHAPITRE II

L'ancien régime japonais et la révolution de 1868.

Arrêt d'évolution du Japon sous les shogouns Tokugawas. — La cour impériale : mikado et kugés; la société féodale : shogoun, daïmios, samouraïs, classes populaires. — Fondements politiques du régime : prépondérance militaire du shogoun; réclusion du mikado; divisions des daïmios; exclusion des étrangers. — Bienfaits du shogounat à ses débuts : développement artistique et économique; progrès de la civilisation. — Causes qui minent le shogounat : sa décadence politique à partir du XVIIIe siècle; hostilité de diverses écoles philosophiques; caractère oppressif que prend le régime; arrêt de l'essor économique, difficultés financières. — Pénétration insensible des idées européennes dans l'Empire. — Situation du Japon au milieu du XIXe siècle. — Arrivée des étrangers en 1854. — Fermentation produite par l'ouverture des ports. — La cour et les clans du sud-ouest prennent la tête du mouvement hostile aux Occidentaux, en même temps qu'au shogounat. — Conversion des chefs des clans aux idées européennes. — Chute du shogounat. — Restauration du mikado; abolition de la féodalité, introduction de la civilisation européenne presque sans résistance.

Lorsque les Occidentaux forcèrent le Japon à leur ouvrir ses portes en 1854, ils le trouvèrent presque exactement tel qu'Ieyas et Iemitsu l'avaient organisé plus de deux siècles auparavant. Jusqu'alors, on l'a vu, l'évolution historique de ce pays avait été assez

semblable, en somme, à celle des peuples européens. Il tenait sa civilisation des Chinois comme nous des Grecs et des Romains, mais il la leur avait prise de son plein gré, en laissant de côté certaines idées et certaines institutions énervantes et stérilisantes. Il avait exalté, dans sa période féodale, ses naturelles qualités militaires. Au XVI[e] siècle il avait accueilli les Européens, leur religion et leur civilisation et s'était mis à leur école avec une ardeur et une intelligence qui montrent combien l'élasticité, si remarquable, de son esprit national avait su résister à l'influence immobilisante des idées chinoises. A partir du XVII[e] siècle, au contraire, le Japon, placé dans un isolement anormal, se cristallise pour ainsi dire, au point de vue politique, social et moral, en des formes immuables. C'est un long arrêt d'évolution qui finit, comme d'habitude, par une révolution.

Le premier fondement du système politique institué par Ieyas et sous lequel vécut le Japon pendant 250 ans, c'est la réclusion absolue du mikado, dont l'effacement est déjà traditionnel; l'empereur vit enfermé dans son palais du Gosho, au milieu de 155 familles de *kugés*, ou nobles de cour, tous descendants de la maison impériale, n'ayant que des fonctions cérémonielles. Pour enlever toute influence à cette cour, Ieyas veut qu'elle soit pauvre. La liste civile du mikado est fixée — en nature suivant l'usage — à 9 000 *kokus* (16 200 hectolitres) de riz; quant aux *kugés*, beaucoup d'entre eux vivent dans la gêne la plus étroite. Pour compléter l'isolement du mikado, il est expressément interdit aux princes féodaux de jamais passer par Kioto.

Ces princes ou daïmios sont à la tête de la classe militaire dont le shogoun est le chef. Ils se divisent

en cinq catégories suivant leur importance et leurs origines : 1° les trois familles *Gosanké* régnant sur les trois grandes provinces d'Owari, de Kii et de Mito, descendant des trois fils puînés d'Ieyas et dont les membres doivent élire dans leur sein le shogoun si la descendance directe vient à manquer; 2° les seize daïmios *kokushu*, dont les ascendants possédaient leurs fiefs avant l'élévation d'Ieyas, dont la plupart l'ayant combattu, se sont vu réduire leurs territoires, et dont le revenu varie entre 150 000 et 1 000 000 de *kokus*; 3° les dix-neuf daïmios *kammong* parents ou vassaux directs des Tokugawa, héritiers des principaux généraux de l'armée d'Ieyas, entre lesquels il a réparti les fiefs dont il a dépouillé ses adversaires ; ils sont les appuis du shogounat; moins riches que les précédents, ils ont de 10 000 à 320 000 *kokus* de revenu ; 4° les 88 daïmios *tozamma* et 5° les 110 daïmios *foudaï*, entre lesquels existe la même différence qu'entre les deux catégories précédentes, les *tozamma* correspondant aux *kokushu* et les *foudaï* aux *kammong*, dont ils sont souvent des cadets. Possédant tous au moins 10 000 kokus de revenu, mais en général guère plus, ils n'ont ordinairement qu'un territoire restreint autour de leur château ; cependant huit tozammas et seize foudaïs ont plus de 100 000 kokus de revenu et sont fort puissants.

Vient ensuite, formant le vingtième de la population de l'Empire, la masse de la classe militaire, les *samouraïs*, ou hommes d'armes des daïmios, qui portent à la ceinture, dès leur enfance, ces deux sabres que Ieyas lui-même appelait « l'âme vivante du samouraï ». Sauf dans une ou deux principautés de l'extrême sud, notamment à Satsuma, ils ne cultivent pas la terre; ils méprisent tout travail manuel et

vivent d'une pension que leur sert leur seigneur. D'une bravoure à toute épreuve, extrêmement soucieux du point d'honneur, adonnés à la vendetta et à la féroce coutume du *hara-kiri*, qui consiste, pour la moindre injure, à s'ouvrir le ventre avec le petit sabre, et dont ils apprennent le cérémonial dès leur adolescence, dévoués jusqu'à la mort à leur prince et fanatiques de leur clan, c'est parmi eux que se recrutent non seulement les troupes, mais aussi les fonctionnaires de toute espèce qui administrent les principautés féodales : ils sont à la fois, il ne faut pas l'oublier, la classe militaire et la classe lettrée, la seule qui s'adonne à ce qui peut correspondre, dans le Japon des deux derniers siècles, à nos professions libérales, la seule qui se livre à l'étude, la seule aussi dont l'opinion ait une influence quelconque sur les affaires du pays. Lorsque, pour une raison ou pour une autre, ils se trouvent sans maître, soit qu'ils aient quitté le service du leur, volontairement ou non, soit que leur seigneur ait été, fait très rare, dépossédé de son titre et de ses biens par le shogoun, les samouraïs deviennent des rônines, chevaliers errants qui parcourent les routes souvent en brigands, parfois en redresseurs de torts, capables des pires crimes et des actes les plus héroïques. Aux temps troublés, ces rônines s'agglomèrent en bandes, pour proposer leurs services aux princes populaires et leur opinion pèse alors d'un grand poids.

Les dix-neuf vingtièmes du peuple japonais constituent la classe des *heïmin*, des gens du commun. Les paysans en forment la partie la plus nombreuse, et la plus considérée; viennent ensuite les artisans, puis les marchands : comme l'Europe féodale, le Japon féodal méprisait le commerce. Enfin, deux classes

de parias : les *Eta* (malpropres), auxquels étaient réservées les professions de mégissiers, tanneurs, corroyeurs, équarrisseurs, fossoyeurs ; puis les *Hinin* (non hommes), les mendiants.

Sauf de très rares exceptions, lorsqu'un daïmio voulant augmenter le nombre de ses hommes d'armes recrutait quelques samouraïs parmi les heïmin, ou lorsque des rônines, las de leur vie de vagabondage, embrassaient un métier pour se confondre ainsi dans le peuple, les barrières des classes étaient infranchissables et la société resta complètement figée pendant plus de deux siècles.

Du moins eut-elle l'avantage de jouir tout ce temps d'une paix profonde. Ieyas et Iemitsu ne se reposaient pas seulement sur leur force militaire : ils avaient admirablement su appliquer la maxime « diviser pour régner » à briser les forces des daïmios. Non contents de les avoir complètement isolés de la cour impériale, ils parvinrent à créer entre eux d'irrémédiables divergences d'intérêt et des rancunes profondes. Ieyas n'avait osé déposséder, après sa victoire, tous ses adversaires, mais il leur avait enlevé une partie de leurs domaines, pour constituer ainsi des fiefs à ses alliés et à ses soldats. Les descendants de ceux-ci, les princes *kammong* et *foudaï*, en butte à la rancune héréditaire des *kokushu* et des *tozamma*, avaient des intérêts solidaires de ceux des shogouns Tokugawa, dont la chute eût entraîné la leur. Les fiefs de ces vassaux fidèles, habilement intercalés entre ceux des autres, permettaient de surveiller ceux-ci de près. Au sud-ouest de l'Empire seulement, lacune dangereuse, les domaines des princes kokushu de Chôshiou, de Satsuma, de Hizen et d'autres forment un territoire continu. De là viendra un jour la

tempête qui abattra le shogounat, mais tant que ces grands vassaux ne peuvent recevoir d'appui ni d'armes du dehors, la prépondérance militaire restera au shogoun et assurera son pouvoir; c'est pourquoi l'exclusion des étrangers est si rigoureusement observée.

Divisés entre eux, isolés de l'extérieur, privés de communications avec la cour, les daïmios sont encore à demi détachés de leurs principautés. En vertu de la loi du *sankin*, promulguée en 1635 par Iemitsu, et solennellement ratifiée par le mikado lui-même, ils doivent séjourner un an sur deux à Yedo et y laisser l'autre année en otages leurs femmes et leurs enfants. Ils sont incités ainsi à abandonner à des sous-ordres le gouvernement des fiefs, dont ils ne peuvent s'occuper que d'une façon intermittente; ils deviennent des seigneurs fainéants. Si le shogoun n'intervient pas dans l'administration intérieure des fiefs, il n'en est pas moins mis au courant, par une nuée d'habiles espions, des événements qui s'y produisent, des intrigues qui peuvent se tramer, prêt à intervenir au besoin, à exiger l'abdication d'un prince en faveur de son fils ou le renvoi et le châtiment de conseillers qui lui donnent ombrage.

Fondé sur la méfiance et la suspicion, ce régime, si artificiel fût-il, a rendu au Japon des services incontestables : il l'a préservé d'une anarchie, d'un émiettement féodal qui menaçaient d'aboutir en présence d'étrangers entreprenants à son démembrement, à la perte de son indépendance; il lui a assuré la paix et par là une grande prospérité économique, au début surtout, ainsi qu'un brillant développement des lettres et des arts. Tout ce que les Européens apprécient le plus comme « vieux Japon », architec-

ture, peinture, sculpture, céramique, laque, depuis les temples de Nikko jusqu'aux porcelaines de Satsuma, date de la période des Tokugawa. En même temps la civilisation pénétrait tout le peuple plus qu'elle n'avait jamais fait jusqu'alors. L'influence intellectuelle de la Chine sur le Japon atteignait son apogée. Les classiques chinois, auparavant très négligés au Japon, mais mis en honneur par Ieyas lui-même, étaient étudiés avec ardeur à la cour de ses successeurs comme à celle des mikados, et enseignés dans les écoles qui se multipliaient. Aussi les Européens trouvèrent-ils en 1854, lorsqu'ils reparurent, le Japon bien plus enchinoisé que ne l'avaient connu leurs ancêtres du XVIe siècle, et c'est sans doute l'une des causes qui leur valurent d'abord un accueil hostile au lieu de l'enthousiaste sympathie qu'on leur avait témoigné trois siècles plus tôt.

Bienfaisant à ses débuts, malgré la néfaste exagération du système d'isolement, le régime fondé par Ieyas s'était survécu à lui-même comme l'ancien régime en France. Pour subite qu'elle ait été en apparence, la révolution japonaise de 1868, sous ses deux faces — suppression du shogounat et de la féodalité, et rapide introduction de la civilisation occidentale, — a eu des causes aussi profondes, aussi lointaines que notre révolution de 1789 — qui elle aussi a éclaté tout d'un coup, — mais qui se préparait cependant depuis bien longtemps.

Au point de vue politique, la décadence du shogounat avait commencé dès le milieu du XVIIe siècle : après la mort d'Iemitsu en 1652 et surtout à partir du XVIIIe siècle, les Tokugawa glissèrent peu à peu sur la même pente que les dynasties qui les avaient précédés. Entourés d'une cour brillante, protecteurs

des lettres et des arts, les shogouns abandonnaient le soin des affaires au *gorogio*, conseil composé de cinq daïmios foudaïs, et à d'autres rouages subordonnés. La substitution de cette administration bureaucratique, si pointilleuse fût-elle sur l'observation des lois, à l'énergique gouvernement des fondateurs du régime devait rendre peu à peu aux grands vassaux mécontents l'espoir d'une revanche. Il était facile, en outre, de battre en brèche le shogounat au point de vue doctrinal, au nom même des théories de Confucius sur lesquelles il prétendait s'appuyer. Le système du gouvernement paternel, préconisé par le sage Chinois, s'accordait bien avec la féodalité; mais il n'y avait pas place dans ce système pour le shogoun : il ne faut pas d'intermédiaire entre un père et ses enfants. D'autre part, toute une école de lettrés s'était mise au XVIIIe siècle à remuer les vieux textes, à les publier, à les interpréter; elle en avait tiré des conclusions politiques et religieuses, professant que le seul pouvoir légitime au Japon, c'était l'autocratie du mikado, descendu des dieux, que la vraie religion nationale était le shintoïsme, que le patriotisme commandait de restaurer l'ancienne organisation politique et sociale antérieure au bouddhisme, à l'introduction des mœurs chinoises, à la féodalité. Différant pour tout le reste de l'école confucianiste, cette école néo-shintoïste s'accordait avec elle pour attaquer le shogounat. Si ces théories n'intéressaient guère le peuple, elles désaffectionnaient les lettrés et, par leur intermédiaire, toute cette classe si puissante des samouraïs où se recrutaient à la fois les intellectuels et les militaires.

Au point de vue économique et social, le shogounat des Tokugawa, d'abord accueilli avec joie

par les classes productrices de la nation, était devenu une charge : quel lourd fardeau ne faisait pas peser sur le peuple l'entretien de cette nombreuse caste improductive des samouraïs! Le gouvernement tomba bientôt dans des difficultés financières qui l'amenèrent, dès 1700, à déprécier le titre des monnaies et à augmenter sans cesse les impôts, contraignant les marchands à dissimuler leur fortune, tandis que les paysans payaient aux seigneurs le tiers ou la moitié de leurs revenus et se voyaient encore parfois rançonnés par les rônines. Le régime féodal ne pouvait plus s'accorder avec les exigences d'une société plus riche et plus policée que celle des premiers Tokugawa.

Au point de vue extérieur, toutes les précautions du pouvoir ne parvinrent pas à avoir raison de la curiosité de l'esprit japonais et à empêcher tout à fait la civilisation de l'Occident de filtrer dans l'empire, par l'étroite ouverture que le système d'isolement laissait subsister à Nagasaki. Dès le XVIIIe siècle on vit de jeunes samouraïs curieux de s'instruire se rendre dans ce port pour tâcher d'entrer en relations indirectes avec les Hollandais; le shogoun Tsunayoshi (1650-1709) fermait lui-même les yeux sur ces faits que son gouvernement s'efforçait de réprimer. C'est surtout la science médicale des Européens qui paraît avoir intéressé ces premiers étudiants japonais. Ils parvinrent à se procurer des atlas d'anatomie, furent frappés de la différence entre les figures représentées sur leurs planches et les théories fantaisites de la médecine chinoise; au prix de sérieux périls, malgré les interdictions légales, ils purent se procurer un cadavre, le disséquer et constater l'exactitude de la science européenne. Dès lors ils n'eurent de cesse qu'ils ne fussent en possession d'un traité d'anatomie,

qu'ils traduisirent à grand'peine, restant parfois toute une journée sur une seule phrase. Avant la fin du XVIII[e] siècle des dictionnaires complets hollando-japonais circulaient sous le manteau et maints livres européens furent alors traduits et lus avec ardeur. Au commencement du XIX[e] siècle ces études eurent même quelques résultats pratiques : construction de hauts fourneaux, de moulins, d'après des modèles hollandais, introduction dans diverses autres industries de changements inspirés de l'Europe.

En général cependant elles ne sortirent pas d'un cercle assez restreint. La plupart des écrivains japonais d'aujourd'hui et beaucoup d'Européens bien informés, attachent cependant une grande importance à cette première initiation d'un certain nombre de lettrés et de savants à l'une des langues et aux sciences de l'Occident : elle prépara d'ardents avocats à la civilisation européenne lorsqu'enfin le Japon fut ouvert. C'est ce que m'exprimait très fortement à Tokio l'un des hommes qui exercent le plus d'influence sur l'opinion japonaise et l'un des plus absolument imbus des idées européennes que j'y aie rencontrés, M. Fukuzawa, rédacteur en chef du plus important des journaux de Tokio, le *Jiji Shimpo* ou le *Temps*, fondateur et directeur d'un très grand établissement d'instruction libre. Il avait lui-même étudié les ouvrages hollandais, tout jeune encore entre 1840 et 1850, avant l'ouverture du pays, et me montrait un livre traduit du hollandais et publié à Tokio en 1770. Les jours de l'ancien régime étaient comptés, me disait-il, lorsque les Américains ont forcé le Japon à ouvrir ses portes en 1854; le shogounat était miné de toutes parts, impopulaire, en proie à des difficultés financières, attaqué par les trois

écoles entre lesquelles se partageaient les lettrés : l'école confucianiste et chinoise, l'école néo-shintoïste, l'école progressiste éprise des idées européennes. Or tout se tenait dans le système : shogounat, féodalité, exclusion des étrangers devaient se maintenir ou tomber ensemble.

La situation du Japon au milieu du XIXe siècle n'est donc pas sans analogie avec celle de la France à la veille de la Révolution. Mais heureusement pour le Japon, au-dessus du gouvernement vermoulu qui va s'écrouler au premier choc, il y a quelque chose d'universellement respecté, malgré, peut-être à cause d'un effacement séculaire, la dynastie impériale, vers laquelle tous les regards se tournent dans les temps troublés, et au nom de laquelle vont s'effectuer les réformes profondes qui seront acceptées de tous comme venant du souverain de droit divin lui-même.

C'est en 1853 que se produit l'incident qui va précipiter la chute du shogounat. Une escadre américaine de quatre navires de guerre, sous le commandement du commodore Perry, paraît dans la baie d'Yédo pour remettre au shogoun une lettre du président des Etats-Unis, qui demande la conclusion d'un traité de commerce et l'ouverture de ports; c'est en vain que le Bakufu (le gouvernement d'Yédo) essaye de l'envoyer à Nagasaki, en l'invitant à se servir de l'intermédiaire des Hollandais ou des Chinois; Perry accorde seulement un délai de quelques mois pour délivrer la réponse, qu'il promet de venir chercher l'année suivante. Pris au dépourvu, sentant d'une part l'impossibilité de résister aux étrangers, effrayé d'autre part des graves conséquences que peut avoir l'ouverture du pays, n'osant en prendre seul la responsabilité, le gouvernement d'Yédo envoie une circulaire aux daï

mios pour leur exposer les faits et leur demander leur avis. Quelques-uns suggèrent l'ouverture de quelques ports pour un temps limité, trois ou cinq ans, à titre d'expérience, mais la plupart, et à leur tête le prince de Mito, de la maison même de Tokugawa, conseillent de refuser aucune concession et de s'armer en toute hâte. Au retour de Perry, on signe néanmoins un traité qui accorde l'ouverture de deux ports, Shimoda et Hakodaté, et l'établissement d'un consul américain (1854). Celui-ci arrive en 1857, alors que la France, l'Angleterre, la Russie ont déjà arraché au shogoun, par la crainte qu'inspirent leurs escadres, des privilèges semblables, accrus bientôt, en 1858, par de nouvelles conventions.

Dans le long isolement où il s'est habitué à vivre, le Japon féodal a pris l'horreur des étrangers. Les concessions faites par le shogoun produisent une extraordinaire fermentation dans la classe militaire qui considère comme une honte nationale et une offense à l'Empereur l'autorisation donnée aux « barbares » de pénétrer sur le sol sacré du Japon. La cour impériale n'est pas moins scandalisée. Tous les regards se tournent, d'ailleurs, vers le mikado, qui, dès le premier bruit de l'arrivée des Occidentaux a ordonné des prières dans les temples d'Ise, les plus saints de tous. Mais il ne s'en tient pas longtemps là. Des relations se nouent en sous-main entre la cour de Kioto et les clans du sud-ouest qui, très sincères, comme elle, dans leur haine des étrangers, n'en projettent pas moins, avec elle, de profiter de l'occasion pour satisfaire leurs rancunes héréditaires et ruiner le pouvoir des Tokugawa. En face de l'hostilité qui s'éveille de partout contre lui, le shogoun, sentant qu'une résolution aussi grave que l'ouverture

du pays ne peut être prise sans l'autorisation du souverain légitime, sollicite du mikado, qu'il sait cependant entouré d'une cour hostile, la confirmation des traités qu'il vient de conclure.

Un homme d'État énergique, Ii-Kammon-no-Kami, entreprend d'arracher par l'intimidation cette ratification qui n'eût été en d'autres temps qu'une formalité. Mais il est assassiné en 1860 par des rônines qui, suivant l'usage japonais, publient un factum patriotique pour justifier leur crime. Tombé dès lors entre des mains débiles, harcelé d'un côté par la cour qui rejette les traités et le somme d'expulser les barbares, de l'autre par les ministres européens qui se plaignent d'attentats répétés et auxquels il ne veut pas avouer sa position subordonnée, le shogounat, réduit à temporiser à Kioto comme à Yedo, voit son prestige diminuer de jour en jour.

L'audace de ses adversaires s'accroît; la cour et les daïmios s'immiscent sans hésiter dans le gouvernement de l'Empire. En 1862, contre toutes les règles, le prince de Satsuma, se rendant à Yedo, passe par Kioto, et se charge d'escorter un kugé qui va porter au shogoun des ordres impériaux et l'inviter à paraître devant l'Empereur à Kioto. Le Bakufu se sent si affaibli qu'il se soumet à tout ce qu'on lui demande : destitutions et réintégrations de dignitaires, autorisation aux daïmios de quitter Yedo avec leur famille. Les bases mêmes du régime shogounal sont ébranlées. Pour la première fois depuis deux cent trente ans le shogoun — un mineur — se rend à Kioto en mars 1863, précédé par le régent. Rompant avec des usages séculaires, le mikado sort de son palais et va solennellement au temple du Dieu de la guerre pour remettre au shogoun l'épée, insigne du com-

mandement, avec laquelle il doit chasser les barbares. Une seconde visite à Kioto, en 1864, consacre l'abaissement du shogoun, le réduit au rôle d'agent exécutif des volontés de la cour, qui s'affranchit de son contrôle financier, recouvre le droit de percevoir des redevances directes des daïmios, de les appeler à Kioto et prend en main la direction d'ensemble des affaires.

Dans l'entourage de l'empereur on ne s'est pas encore fait pourtant à l'idée de voir le mikado s'occuper directement du gouvernement de l'Empire. C'est ce qui donne encore quelque répit au shogounat, en même temps que les dissensions des clans du sud-ouest. Ceux-ci se soupçonnent, les uns les autres, de vouloir accaparer tout l'héritage des Tokugawa. Dès 1863 les samouraïs de Chôshiou ont tenté d'enlever l'empereur pour se donner le prestige dévolu à ceux qui parlent en son nom. Lorsqu'en 1864 ils renouvellent leur tentative, ils trouvent en face d'eux, avec les troupes shogounales, celles des autres clans, y compris Satsuma. Mais les samouraïs intelligents qui sont les chefs réels des clans ont tôt fait de comprendre que leur dissension fait le jeu de leurs adversaires. Aussi dès la fin de 1865 la réconciliation est-elle accomplie et ils vont marcher, unis désormais, contre le shogounat dont la ruine est dès lors certaine.

C'est encore au cri de « mort aux barbares » que se rallient les ennemis des Tokugawa; mais si la haine des étrangers entraîne encore les masses, elle n'est plus qu'un prétexte aux yeux des chefs des clans. Ils sont entrés — bien malgré eux, comme le shogoun — en contact avec l'Europe, ils se sont rendus compte de son irrésistible puissance : Kago-

shima, capitale de Satsuma, a été bombardée en 1863 par l'escadre britannique pour punir le meurtre de l'Anglais Richardson, qu'a tué l'escorte du prince; le détroit de Shimonosaki a été forcé en 1864 malgré les batteries du prince de Chôshiou. Les daïmios et leurs conseillers ne ferment pas les yeux à l'évidence; ils subissent maintenant l'attrait de l'Europe et comblent les étrangers de prévenances; jaloux de partager les bénéfices du commerce extérieur, ils s'offrent à ouvrir leurs ports. Ils se mettent à l'école de l'Occident et commencent par abandonner leurs vieux usages militaires pour faire instruire leurs troupes à l'européenne.

La cour même, mieux renseignée, est moins hostile aux étrangers : c'est sans trop de peine que, deux ans après avoir ordonné de les « balayer comme la poussière avec le balai », l'Empereur accorde en 1865 la ratification des traités, que demande le shogoun accouru à Kioto avec 70 000 hommes pour réprimer la révolte ouverte du prince de Chôshiou.

Cette lutte contre un vassal en insurrection est la partie suprême pour les Tokugawa. Ils y sont vaincus et l'évanouissement de leur prépondérance militaire, base essentielle de l'institution shogounale, éclate à tous les yeux. Le régent Hitotsubashi qui vient de succéder au jeune shogoun, mort le 19 septembre 1866, ne se fait pas illusion. Convaincu qu'une modification profonde s'impose dans la constitution politique du pays, n'essayant pas de résister au mouvement, parce qu'il sent qu'il s'y briserait, il préfère s'y associer de façon à garder au moins une part d'influence pour sa maison. Il prie donc l'empereur de réunir en conseil les principaux daïmios; le projet est accepté et l'on convoque à Kioto pour 1868 sept des plus

grands princes, dont la plupart, chefs des clans méridionaux, sont des ennemis déterminés des Tokugawa. Mais l'idée du gouvernement direct de l'Empereur a fait son chemin : la cour ne s'en effraye plus et les grands vassaux, levant le masque, proclament tout haut que l'unité de gouvernement est nécessaire au pays. Le prince de Tosa, l'un des chefs du sud, l'écrit même au shogoun. Peu énergique par nature, désespérant de relever une institution devenue profondément impopulaire, répugnant à la guerre civile, Hitotsubachi offre sa démission, qui est acceptée; mais il doit garder la direction des affaires jusqu'à l'assemblée générale des daïmios.

Les clans du sud touchent au but : le shogounat s'est effondré. Mais ils craignent que les Tokugawa se ressaisissent, et ne rassemblent leurs forces, encore considérables. Aussi brusquent-ils la solution et cherchent-ils d'abord à s'emparer de la personne du mikado. Le 3 janvier 1868, le sceau impérial est surpris ou dérobé, et un décret donne la garde du palais aux samouraïs de Satsuma, d'Hizen et de Tosa. Le lendemain la fonction de shogoun est abolie. Hitotsubachi se retire à Osaka au milieu de son armée. Poussé par les siens, craignant d'ailleurs un piège, il refuse la part que ses adversaires lui offrent encore dans le nouveau gouvernement et marche sur Kioto. Mais il n'est plus qu'un rebelle; en tête des troupes des clans hostiles s'avance la bannière de brocart du Mikado; trahi par une partie des siens, l'ex-shogoun est écrasé et s'enfuit par mer à Yedo, où il ne tarde pas à se rendre sans condition au prince Arisugawa, commandant l'*Armée du Châtiment.* Les autres princes de sa famille ont été des premiers à se rallier à la cause de Empereur. Quelques-uns de ses partisans

luttent encore : à Yedo même dans le parc d'Uyeno, puis dans les provinces du nord où le château du prince d'Aïdzu n'est pris qu'en novembre 1868, enfin dans l'île d'Yezo où l'amiral Enamoto ne se rend qu'en juin 1869.

Faite au cri de « mort aux étrangers! » et par les représentants de la féodalité, daïmios et samouraïs, contre l'autorité centrale du shogoun, c'est à l'établissement d'une administration centralisée, à la destruction de la féodalité, à l'introduction au Japon de la civilisation étrangère qu'aboutit la Restauration. Pour s'expliquer ce phénomène, il faut se souvenir que le gouvernement des fiefs était, presque partout, entre les mains non des daïmios eux-mêmes, mais d'hommes choisis parmi les plus intelligents des samouraïs, intendants, hommes d'affaire, pages, « domestiques » en un mot, dans le vieux sens de ce terme, des grands vassaux. Hostiles aux Européens au début, nous avons vu que ces ministres des clans avaient vite reconnu, tout comme l'avaient fait les conseillers du shogoun, l'impossibilité de les chasser. Bientôt, avec la curiosité et la faculté d'assimilation si remarquable des Japonais, ils s'étaient intéressés, comme leurs ancêtres du XVIe siècle, aux usages des étrangers et n'avaient pas tardé à subir une véritable griserie de l'Europe. Lorsque la cour impériale, à son tour, apprit à connaître les étrangers, les plus intelligents d'entre les *Kugés* virent leurs idées se transformer de même et ceux qui avaient été le plus violemment hostiles aux Occidentaux devinrent, précisément parce qu'ils étaient les plus actifs, les plus ardents admirateurs de la civilisation de l'Europe.

Dans le nouveau gouvernement, les samouraïs du

sud-ouest se partagèrent le pouvoir avec quelques kugés. Convaincus de la nécessité absolue pour le Japon d'adopter les méthodes occidentales, la nation les suivit par docilité d'abord, puis par amour de la nouveauté, enfin, parce qu'elle sut comprendre ce que ces chefs avaient saisi dès l'abord : qu'on ne *pouvait* plus vivre isolé, et qu'il fallait, dès lors, non seulement préserver son indépendance, mais tenir dignement son rang parmi les autres nations du globe. Il n'est aucun sacrifice au monde que la fierté patriotique ne puisse faire consentir aux Japonais. Leurs gouvernants eurent le grand mérite de comprendre que, pour devenir les égaux des nations occidentales, fût-ce au simple point de vue de la force, il ne suffit pas de leur emprunter des canons, des fusils ou même des méthodes d'instruction militaire, comme l'ont fait vainement d'autres Etats, mais que tout se tient dans la civilisation occidentale et qu'on ne saurait en laisser de côté une partie sans rendre précaire la connaissance que l'on acquiert des autres. D'ailleurs, puisqu'il fallait entrer en concurrence avec les peuples de l'Occident, on ne voulait pas se borner à le faire sur le terrain de la seule force militaire mais aussi bien sur celui de l'industrie, du commerce et de la science elle-même.

Les véritables chefs du mouvement, ministres, intendants des grands seigneurs n'avaient aucun intérêt au maintien de la féodalité; tout comme les légistes, les gens d'église, les petits gentilshommes qui servaient autrefois les rois de France, ils trouvaient avantage à l'affaiblir. En ce pays de transformations brusques, ils la supprimèrent d'un trait; d'autre part, il semble qu'il y ait eu chez les daïmios eux-mêmes une sorte d'entraînement, analogue à celui de la nuit

du 4 août 1789, à renoncer à leurs privilèges. La suppression de la féodalité territoriale fut bientôt suivie de celle des privilèges des samouraïs qui auraient pu devenir un élément de trouble; le port des deux sabres, leur insigne inséparable, fut interdit en 1876. Les pensions annuelles que leur servaient leurs seigneurs et que l'Etat central avait prises à son compte furent capitalisées; les revenus territoriaux des daïmios, d'abord remplacés, eux aussi, par des pensions annuelles, furent ensuite transformés de la même manière. Ces changements, heureux dans l'ensemble, entraînèrent pourtant bien des souffrances privées : jetés brusquement hors de leurs anciennes conditions d'existence, beaucoup de samouraïs sont tombés aujourd'hui dans la position la plus humble. Ceux qui gagnèrent le plus à la Restauration furent les paysans, qui se virent reconnaître, sans bourse délier, la pleine propriété des terres dont ils n'étaient auparavant considérés que comme fermiers, et n'eurent plus à payer que des redevances notablement moindres.

Le prestige de l'Empereur couvrit toutes les réformes et fit accepter presque sans trouble ces extraordinaires changements, qui froissaient les intérêts comme les préjugés de près de deux millions de privilégiés, de toute la classe militaire. Ce n'est pas que dès l'abord la masse des samouraïs eût pris son parti de voir fouler aux pieds les anciennes coutumes et abandonner l'idéal au nom duquel s'était faite la Restauration : l'expulsion des « barbares ». Au lendemain de la première défaite du shogoun et de l'entrée des Impériaux à Osaka, des attentats se produisirent; mais, cette fois, des excuses officielles et une sévère répression les suivirent aussitôt : le gouvernement fort, résolu et national, qui venait de

remplacer le shogounat faible et croulant, pouvait agir avec une autre énergie que lui. Dès 1869, pour bien marquer la rupture avec tous les vieux errements, la résidence de l'Empereur est transportée de Kioto à Yedo, qui prend le nom de Tokio (capitale de l'est). En 1872, le premier chemin de fer est inauguré entre Tokio et Yokohama. Le scandale fut grand parmi beaucoup de samouraïs quand on vit l'Empereur monter en voiture découverte, se laisser approcher par des gens de bas étage et les mœurs étrangères envahir le Japon. Mais les réformateurs gagnaient rapidement du terrain. Nombre de samouraïs, surtout dans la capitale, avaient abandonné le port des sabres avant même d'y être contraints.

Le parti réactionnaire qui aurait voulu n'emprunter aux Occidentaux que leur armement et quelques progrès matériels, tout en rêvant de les expulser un jour, fut pourtant assez fort encore pour déterminer l'insurrection du clan de Satsuma, qui avait cependant, d'autre part, fourni quelques-uns des plus hardis novateurs. A la tête des révoltés combattit et succomba en 1877 le maréchal Saïgo, l'un des principaux promoteurs de la Restauration. Sa mémoire est encore universellement vénérée et, plus de dix ans après sa mort, un décret impérial lui a rendu tous les titres et les honneurs dont il avait été dépouillé; mais l'esprit féodal et exagérément conservateur est mort en même temps que lui. Il a pu, depuis, encore armer le bras de quelques fanatiques et coûter ainsi la vie à plus d'un homme d'État japonais, depuis Okoubo jusqu'au Vicomte Mori, poignardé en 1889, le jour de la proclamation de la Constitution, entraîner parfois quelques mouvements de réaction superficielle; il n'en est pas moins défini-

tivement vaincu par l'esprit de progrès. Quant à l'idée de chasser un jour les étrangers, il y a longtemps qu'elle a disparu de l'esprit des hommes d'État, et les Japonais sont gens trop pratiques pour qu'aucun d'entre eux entretienne encore cette chimère huit jours après avoir été appelé au pouvoir et avoir pu se rendre compte des choses. A-t-elle subsisté, au moins à l'état de vague espoir, chez une minorité de samouraïs exaltés et en quelques points du pays soumis à l'influence des prêtres bouddhistes? Peut-être, mais cela aussi va s'affaiblissant de plus en plus.

Après la répression de l'insurrection de Satsuma, le nouveau gouvernement est définitivement assis et le pays lancé à toute vapeur dans la voie de l'européanisation. Le premier chemin de fer a été inauguré dès 1872 entre Yokohama et Tokio, d'autres suivent bientôt. Méthodes de production, institutions militaires, administratives, financières, politiques, tout se modèle sur l'Europe, comme tout s'était jadis modelé sur la Chine. Le Japon va jusqu'à adopter, en 1889, le régime parlementaire. C'est ce Japon moderne encore en voie d'élaboration qu'on étudiera dans les chapitres qui suivent, mais il était utile, croyons-nous, de dire comment s'est faite l'étonnante révolution qui lui a donné naissance, d'en examiner les causes, d'étudier le milieu où elle s'est produite, de montrer qu'elle avait des antécédents dans l'histoire des Japonais eux-mêmes. On en vient ainsi à considérer les prodigieux changements qu'ils ont opérés, non comme une fantaisie passagère, mais comme une phase durable de leur évolution conforme à leurs antécédents et à leur esprit national.

CHAPITRE III

Les dehors du Japon moderne.

Contrastes qu'offre le Japon d'aujourd'hui. — Le port et la ville de Nagasaki. — La mer Intérieure et sa navigation : jonques et bateaux à vapeur. — Yokohama : une ville de 170 000 âmes âgée de 40 ans; son commerce. — Tokio; mélange du vieux et du nouveau Japon dans la capitale. — Le téléphone et la lumière électrique. — Les maisons et les rues. — Les habitants; costume national et costume européen. — Les moyens de transport à Tokio : djinrikshas et tramways.

A peine touche-t-on les côtes du Japon et entre-t-on en rade de Nagasaki qu'on se trouve en face des plus étranges contrastes. On est aussitôt sous le charme d'un des plus gracieux paysages qui soient : des montagnes vertes, où les bois se mêlent aux cultures et où sont semées les petites maisons de bois sans fenêtres, fermées par des châssis de papier blanc; des îles rocheuses couronnées de pins, non pas de pins droits et raides comme les nôtres, mais de ces pins japonais aux formes si variées, au tronc parfois presque horizontal, surplombant la mer, vers laquelle s'inclinent les branches retombantes. Les jonques de pêche, hautes sur l'eau, sortant du port, animent ce paysage délicieux, qui semble si

peu réel qu'on croit presque avoir devant les yeux un immense paravent.

On s'étonne qu'il ait pu se passer là des scènes tragiques, et, cependant, la tradition veut que, du haut de ce ravissant îlot du Pappenberg, aient été précipités à la mer en 1638 plusieurs centaines des derniers chrétiens. Mais voici qu'on aperçoit les fumées d'une cheminée d'usine, qu'on entend le bruit de machines, et dès qu'on a jeté l'ancre arrivent, remorqués par de petits vapeurs, des chalands chargés de houille. Les pavillons britannique, français, allemand, russe, américain, flottent sur les bateaux de commerce ancrés dans la rade à côté des croiseurs anglais et russes; au flanc de tous ces bâtiments sont des chalands pleins de charbon. De l'autre côté de la baie, dans les chantiers de la Compagnie Mitsubishi, on construit un navire de 5000 tonnes. Tout un quartier européen s'étale à flanc de coteau au sud de la ville, au milieu de ravissants jardins; la flèche élancée de l'église catholique pointe au-dessus des pins; à quelques centaines de mètres de là une hideuse et massive bâtisse de briques déshonore de ses contours géométriques les lignes si gracieuses du paysage et témoigne du mauvais goût des missionnaires américains, en même temps que de l'absolue tolérance devenue la règle en ce pays, naguère si exclusif, où même les naufragés européens étaient mis à mort, et dont les voyageurs isolés peuvent aujourd'hui parcourir les provinces les plus reculées dans une complète sécurité.

Je cherchais à me représenter devant ce spectacle ce que devait être, il y a moins de cinquante ans encore, cette rade merveilleuse, devenue aujourd'hui le premier port charbonnier du Pacifique, et je

voyais en raccourci toutes les extraordinaires transformations qu'a subies ce pays depuis le milieu du siècle. Alors arrivait de loin en loin un vaisseau hollandais, qui apportait une petite cargaison à quelques marchands étrangers, parqués dans l'îlot artificiel de Deshima — seul point du Japon entr'ouvert sur l'extérieur, — soumis à la plus étroite surveillance, tolérés seulement aux conditions les plus humiliantes : il leur était interdit de célébrer aucune cérémonie de leur culte, de compter même les jours à la manière européenne. Débarqués par les soins des autorités japonaises, les produits importés devaient être vendus à un tarif et dans un délai fixés; après avoir chargé quelques articles indigènes et surtout du cuivre, le navire repartait presque sans communiquer avec la terre. Il y a quarante-cinq ans à peine que la première brèche a été faite à ce système d'isolement absolu qui durait depuis deux siècles!

Les paquebots restent peu de temps à Nagasaki, où ils ne font que s'approvisionner de charbon et donnent aux passagers quelques heures seulement pour visiter la ville qui ne paraît, du reste, intéressante que parce que c'est la première ville japonaise qu'on voie. Les habitants y ont tous conservé le costume national, les hommes ont seulement ajouté des chapeaux européens variés; c'est une adjonction, non une substitution, car il semble bien que l'usage de cet accessoire du vêtement fût ignoré du vieux Japon. Mais les articles qu'on vend dans les magasins, les pendules qu'on y voit, l'usage général des lampes à pétrole comme moyen d'éclairage montrent bien que les produits de la civilisation occidentale font rapidement leur chemin : dans les boutiques on peut acheter quantité de livres à bon

marché, des images représentant les batailles avec les Chinois, des miroirs en verre qui étaient inconnus dans ce pays avant son ouverture aux Européens, et, pour quelques sous, de petits globes terrestres fort exacts; je ne pouvais m'empêcher de penser en les voyant à ce que me racontait en Chine un missionnaire : au début de la guerre sino-japonaise, le vice-roi de la province s'informait auprès de lui de l'endroit où se trouvait le Japon ! Comment des gens ayant passé, même quelques jours, dans chacun des deux pays, ont-ils pu croire à la possibilité d'une victoire de la Chine? et cependant tel est le prestige de la masse, quoique amorphe et inorganisée, que l'erreur était fréquente, même parmi les résidents européens en Extrême-Orient. Les Japonais n'en sont que plus fiers de leurs succès : ils ont fait des reliques des canons pris à l'ennemi; dans le principal temple shintoïste de Nagasaki, deux ou trois de ces pièces d'artillerie sont exposées aux yeux des fidèles. On peut voir là un symbole : le seul dieu qu'on adore vraiment en ce pays, c'est la patrie elle-même.

A douze heures de Nagasaki, on pénètre dans la mer Intérieure, le cœur du Japon, dont on eut tant de peine, il y a quarante ans, à obtenir l'ouverture aux navires étrangers; les flottes combinées de la France, de l'Angleterre, de la Hollande et des États-Unis durent forcer à coups de canon, en 1863, l'entrée du détroit de Shimonoseki. Aujourd'hui tous les grands paquebots de tous les pays le traversent librement, du moins pendant le jour, car la dangereuse navigation de ce passage, d'un mille de large à peine, est interdite pendant la nuit. En y passant, je voyais ancrés près de la rive sud six grands vapeurs

s'approvisionnant de combustible au port de Moji, devenu depuis peu le rival de Nagasaki et où les trains de chemin de fer apportent la houille de mines situées à quelques lieues de distance; au nord l'animation est moindre; la voie ferrée qui doit relier Shimonoseki au reste du Japon n'est pas encore terminée. Les lignes droites qui interrompent de ce côté les pentes des collines sont les crêtes des épaulements de batteries de côte et à plusieurs reprises on voit se profiler la longue silhouette noire des gros canons de marine; les côtes du Japon sont bien défendues.

Elles sont bien éclairées aussi et tout ce qui est possible a été fait pour faciliter aux plus grands vaisseaux la traversée difficile de cette mer Intérieure qu'on voulait leur interdire naguère. En 1895, il se trouvait dans l'Empire 149 phares ou bateaux-phares, construits soit par l'État, soit par les autorités locales, dont la plupart étaient sur les bords de la mer Intérieure où baignent aussi la grande majorité des cinq mille îles dont se composent les États du mikado. Le dédale des chenaux qui séparent ces côtes rocheuses aux formes fantastiques, couronnées de pins, est un ravissement pour les yeux, mais les courants y sont très violents et les écueils nombreux. Ils n'en sont pas moins sillonnés d'une foule de petits vapeurs japonais, de 200, de 100, de 80 tonnes, de moins encore quelquefois, qui mettent en communication les divers ports de ses rivages si peuplés. On voit aussi un grand nombre de barques de pêche, mais les plus petites ont presque seules la forme des vieilles jonques japonaises avec leur unique voile blanche presque carrée; les grandes jonques se font rares aujourd'hui. Tandis qu'en 1636, le sho-

goun Iemitsu, voulant ôter aux Japonais toute possibilité de communiquer avec l'extérieur, interdisait la construction des bateaux de forme européenne, il n'est plus permis, depuis le rétablissement du mikado dans ses droits, de faire que de très petites jonques à la mode indigène, de 500 *kokus* de jauge au maximum ; tous les autres navires doivent être de forme européenne, même s'ils sont destinés à la pêche. Ce renversement des rôles aurait assurément causé quelque mécontentement en tout autre pays; au Japon, aucun trouble n'a eu lieu. Après vingt-quatre heures de navigation et une autre escale à Kobé, on sort de la mer Intérieure; bientôt on aperçoit le fameux Fousi-Yama, le grand cône volcanique qui figure dans toutes les gravures japonaises. Enfin, à vingt-huit heures de Kobé, on arrive à Yokohama, le principal des ports ouverts du Japon, que cinquante minutes de chemin de fer séparent de sa capitale.

Yokohama n'était, avant l'arrivée des étrangers, qu'un pauvre village de pêcheurs qui ne comptait pas cent feux; ouverte au commerce extérieur en 1858, en remplacement de Shimoda, mal située, c'est aujourd'hui une ville de 170 000 habitants; elle a donc crû à l'américaine, de même que Kobé, et est devenue la troisième place commerçante de l'Extrême-Orient, dépassée seulement par Hong-Kong et Shanghaï. La concession étrangère est beaucoup moins animée que dans cette dernière ville; la rue qui borde la mer, le *Bund*, paraît un peu déserte; en revanche, sur une jolie hauteur, au sud de la concession, s'élèvent, entourées de ravissants jardins, ayant vue d'un côté sur la baie, de l'autre sur le Fousi-Yama, les maisons des résidents européens et américains, au nombre d'environ 1 800, dont une moitié sont

Anglais[1]. Le port est vaste et commode et les plus grands navires peuvent aujourd'hui venir à quai. La valeur totale de ses exportations a été, en 1896, de 61 696 000 yen, celle de ses importations de 72 804 000, soit ensemble 134 millions et demi de yen ou 335 millions de francs, près de la moitié du commerce extérieur du Japon qui atteignait, durant cette même année, 716 millions. Mais cette ville toute neuve est peu intéressante, et, pour qui veut voir comment se transforme le Japon, mieux vaut se transporter le plus rapidement possible à Tokio.

La capitale du Japon est la plus grande ville de l'Asie et la septième du monde : au 31 décembre 1895, sa population s'élevait à 1 268 930 habitants; elle doit être de plus de 1 400 000 aujourd'hui, car elle augmente vite. Elle se répartit sur une étendue gigantesque, beaucoup plus considérable que celle de Paris, 25 000 hectares avec ses derniers faubourgs : tout le monde vit dans de petites maisons de bois, sans étage ou à un seul étage — encore cet étage, quand il existe, ne couvre-t-il qu'une partie du rez-de-chaussée et presque toutes les habitations ont derrière elles leur petit jardinet.

Il n'est donc pas étonnant qu'à population égale une ville japonaise soit beaucoup plus étendue qu'une ville française où les logements grimpent les uns sur les autres; les villes anglaises ou américaines, où

1. Au 1er janvier 1898, il se trouvait au Japon 10 531 étrangers, dont 5 206 Chinois, 2 118 Anglais, 1 076 Américains, 523 Allemands, 401 Français, 297 Russes, 109 Portugais, 104 Hollandais, les autres nationalités n'étant représentées que par quelques dizaines ou unités d'individus; parmi ces étrangers, 118 appartenaient au corps diplomatique et consulaire, 71 étaient au service du gouvernement du mikado et 496 au service de particuliers japonais.

chaque ménage a le plus souvent sa maison, sont, du reste, dans le même cas. En outre, Tokio contient quantité de terrains vagues et, chose curieuse, précisément vers le centre de la ville, dans les environs du palais impérial, qu'ils attristent un peu. C'est là que se trouvaient autrefois les habitations entourées de parcs des grands daïmios. Les principaux de ces châteaux étaient entourés de remparts en terre supportés à l'extérieur par des murs d'escarpe cyclopéens en grosses pierres non équarries, baignant dans des fossés pleins d'eau. Lorsqu'ils furent laissés libres de ne plus habiter Tokio, peu d'années avant la chute de l'ancien gouvernement, les *daïmios* s'en retournèrent pour la plupart dans leurs provinces et, lors de l'abolition du régime féodal en 1872, leurs terrains devinrent la propriété de l'État. Sur certains d'entre eux, on a élevé de grands édifices à l'européenne, des ministères, les salles de séance des Chambres; les autres sont restés vides jusqu'à présent, après la démolition des résidences en bois qui s'y trouvaient. Les remparts, plantés de pins qui s'inclinent vers l'eau des fossés, subsistent et une promenade le long de ceux qui entourent l'immense parc du palais impérial est la plus jolie peut-être que l'on puisse faire à Tokio : si l'on regarde constamment du côté du palais, rien n'a plus de couleur locale, mais si vous vous retournez, vous risquez de vous trouver en face de quelque terrain vague, couvert, non plus d'arbres, mais d'une vraie forêt de poteaux téléphoniques. La civilisation occidentale n'ajoute certainement pas au pittoresque.

Téléphone, télégraphe, gaz, lumière électrique, on trouve tout cela ici et l'on s'en sert largement. Dans ces maisons japonaises presque complètement ou-

vertes, quand les châssis de papier qui en forment la façade ont été repoussés l'un sur l'autre, on peut voir, le soir, maint artisan assis sur les *tatamis*, les nattes rembourrées qui recouvrent le plancher, travailler à la lumière d'une lampe Edison. Où il n'y a ni électricité ni gaz, on se sert exclusivement de lampes à pétrole. Ces deux derniers moyens d'éclairage ont peut-être encore augmenté les chances d'incendie, si grandes déjà dans ces villes en bois. Il est vrai qu'une habitation japonaise ne contient pour ainsi dire aucun meuble et que tout ce qui est précieux, même les plus beaux objets d'art chez les personnes riches, est serré dans un bâtiment spécial, en argile réfractaire, qui est à l'épreuve du feu, pour n'être montré que dans des occasions exceptionnelles. Les quelques couvertures, coussins et ustensiles de ménage qui se trouvent dans la maison sont bien vite dehors; les habitants ont peu de chose à craindre, puisqu'il y a au plus un étage, qui n'est guère qu'à 2 m. 50 au-dessus du sol et que la façade n'est fermée que par des châssis glissant les uns sur les autres. Le risque de perte n'est vraiment sérieux que pour les marchands au détail; l'incendie de plusieurs dizaines, même de plusieurs centaines de maisons, est un événement beaucoup moins désastreux, en même temps que beaucoup plus fréquent, au Japon qu'en Europe. On compte, du reste, sur le feu pour faciliter les améliorations de voirie et la municipalité profite des incendies pour élargir les rues trop étroites dont un côté a été brûlé.

La plupart des voies sont, dès maintenant, soit qu'on y ait apporté des modifications, soit qu'elles aient toujours été ainsi, suffisamment droites et notablement plus larges que dans les pays d'Orient en

général et que dans beaucoup de villes du midi de l'Europe; pour n'avoir pas de trottoirs et n'être pas pavées, elles n'en sont pas moins plus propres que ce qu'on peut voir, non seulement en Chine, mais en Sibérie et parfois aux États-Unis, bien qu'il y ait encore des progrès à faire. Elles sont moins animées et moins bruyantes que les rues de Pékin ou de Tientsin, sans doute à cause de l'énorme étendue de la ville. Peut-être aussi, tout en étant pittoresques, le sont-elles moins qu'on ne se le figure d'abord; les Japonais, hommes et femmes, portent tous des vêtements de teinte neutre, bleu foncé, bruns ou gris, dès qu'ils ont dépassé l'âge de dix à douze ans; les larges ceintures des femmes jetteraient seules une note claire, s'il n'y avait les enfants. Ceux-ci, surtout les jours de fête, sont habillés de robes des couleurs les plus vives : de grosses fleurs bleues, jaunes, violettes, des sortes de paysages fantastiques, des dessins de tous genres tranchent sur un fond généralement rouge; la tête entièrement rasée d'abord, puis en partie seulement quand ils grandissent, ils ont des coiffures moins bizarres cependant que celle des enfants chinois. Presque toutes les petites filles et beaucoup de petits garçons sont doublés, dès qu'ils ont cinq ou six ans, d'un petit frère ou d'une petite sœur qui en a souvent deux ou trois et qu'ils portent tout le jour sur leur dos, sans que cela les empêche ni de jouer ni de courir; le bébé, solidement attaché, prend les inclinaisons les plus variables sans se plaindre le moins du monde et arrive même à dormir dans cette position. C'est affaire d'habitude; j'ai vu à Yokohama des enfants européens transportés ainsi par leurs bonnes japonaises et qui en semblaient fort satisfaits.

Et le costume européen, demandera-t-on, est-il largement représenté? Sans hésiter, on peut répondre qu'il progresse lentement aujourd'hui. En ce qui concerne les femmes, il a complètement et heureusement échoué. En plus de trois mois passés au Japon, je n'ai vu qu'une seule femme habillée à l'européenne; il y a une dizaine d'années, alors qu'on imitait avec furie tout ce qui était étranger, on avait essayé de leur faire adopter les modes occidentales et, un moment, on crut que cette déplorable idée allait réussir. Aujourd'hui, que l'on a plus de discernement, le costume européen ne subsiste qu'à la cour, où il remplace, dans certaines circonstances, le vieux costume officiel absolument différent des vêtements ordinaires, extrêmement incommode et plus étrange que gracieux. Du côté masculin, la redingote et le pantalon naguère imposés à tous les employés du gouvernement, petits et grands, ont cessé de l'être aujourd'hui. Néanmoins, il est d'usage à peu près constant, pour les fonctionnaires d'un rang un peu élevé, de se rendre à leur bureau en costume occidental, encore qu'on voie parfois des exceptions. Quant aux chapeaux mous, melons, casquettes de toute espèce, leur usage est presque général; parmi les jeunes gens, notre manière de se vêtir paraît gagner un peu de terrain. Il est probable qu'elle finira par l'emporter; c'est regrettable au point de vue pittoresque; mais la supériorité pratique de nos disgracieux habits sur les robes à larges manches des Japonais ne peut être contestée.

Ce qui a complètement disparu à Tokio, c'est l'ancien moyen de transport, le *kago* ou palanquin; il est relégué aujourd'hui dans les pays de montagnes et universellement remplacé par la *djinriksha* ou *kou-*

rouma, la voiturette à deux grandes roues, traînée par un homme. Cet ingénieux véhicule a été inventé au Japon, entre 1867 et 1870, par un étranger ou un Japonais, on ne sait au juste. Il a eu une fortune extraordinaire et s'est répandu dans tout l'Extrême-Orient; mais le Japon est resté sa terre d'élection et les extraordinaires qualités des coureurs japonais en font un instrument de transport très pratique : il s'en trouve plus de 200 000 dans l'empire dont 40 000 à Tokio même; la plupart sont à une place, quelques-unes, cependant, peuvent contenir deux voyageurs, deux Japonais s'entend : deux Européens ou même deux Européennes n'arriveraient jamais à s'y caser et seraient, d'ailleurs, trop lourds à traîner. Les tarifs varient suivant les distances, depuis le minimum de 10 sen (0 fr. 25); à l'heure on paye 20 sen (0 fr. 50), et 60 sen ou 1 fr. 50 pour une demi-journée; ce sont là les prix qu'on demande aux Européens; un Japonais ne paiera que 8 sen (0 fr. 20) pour une course moyenne n'excédant pas un *ri* (3 927 mètres).

Outre les *djinriksha*, Tokio a quelques omnibus, une ligne de tramways reliant les deux gares de Shimbashi, où aboutissent les lignes de l'Ouest, et d'Uyeno, terminus de celles du Nord, distantes d'environ 6 kilomètres et se prolongeant encore fort au delà de la première. L'étendue totale du réseau était, au début de 1898, de 14 kilomètres, comportant 23 kilomètres de voies; le prix est, suivant les distances, 1 à 6 sen (2 1/2 à 15 centimes); les voitures que traînent des chevaux et où le nombre de places n'est pas limité, ce qui est le système adopté en Amérique et le seul pratique, sont toujours bondées; en 1895, la Compagnie a transporté 15 479 620 voyageurs, qui lui ont rapporté 325 175 yen; ses dépenses n'ayant

été que de 153 159 yen, elle a réalisé 172 016 yen (430 000 fr.) de bénéfice, soit 35 0/0 de son capital versé de 487 500 yen (1 218 750 fr.). Il est question maintenant d'établir des tramways électriques et le projet sera sans doute réalisé d'ici peu, comme il l'est déjà à Kioto depuis plusieurs années.

Tokio s'assimile ainsi peu à peu tous les organes d'une ville moderne; un seul point laisse réellement à désirer, c'est l'éclairage public. Il y a bien, de-ci de-là, quelque lampe électrique, mais on compte surtout sur les grosses lanternes de papier, éclairées aujourd'hui par une lampe à pétrole et suspendues devant les boutiques, qui restent ouvertes assez tard. Lorsqu'on rentre après leur fermeture et que les volets de bois sont mis partout au-dessus des châssis de papier, on est vraiment plongé dans la nuit noire; mais les noctambules sont rares et l'on comprend après tout que l'administration préfère procéder progressivement plutôt que de surcharger tout d'un coup les contribuables. Y aurait-il là un point faible, qu'il serait bien pardonnable en présence de tout ce qui a été fait jusqu'ici.

CHAPITRE IV

L'Industrie au Japon.

La Grande-Bretagne de l'Extrême-Orient. — Osaka, centre industriel du Japon. — La grande et la petite industrie; subsistance de cette dernière; introduction récente et croissance rapide de la première. — Extension prise par certaines industries entièrement inconnues du vieux Japon : verreries, fabriques d'allumettes, brasseries, brosseries, etc. — Les fabriques d'allumettes, type intermédiaire entre la grande et la petite industrie : emploi des enfants; taux des salaires; durée de la journée de travail; fabrication des boites par les paysans à temps perdu et à la tâche. — Les filatures de coton, type de la grande industrie; leur nombre, leur personnel et leur production. — Redoublement de l'activité industrielle depuis la guerre avec la Chine. — La question de la main-d'œuvre : recrutement des ouvriers et ouvrières dans les campagnes; abus signalés par la presse, fréquence de ces abus en tous pays au début de la grande industrie. — La hausse des salaires au Japon.

Les Japonais aiment à dire ou à se laisser dire que leur pays est l'Angleterre de l'Extrême-Orient. L'archipel du Soleil-Levant correspond, à l'est de l'ancien monde, aux Iles Britanniques à l'ouest, et ses habitants espèrent que la ressemblance ne se bornera pas à la situation géographique, mais s'étendra au développement maritime, commercial et industriel. Ils se sont mis énergiquement à l'œuvre pour qu'il en soit ainsi. C'est à Osaka, le Manchester de cette nouvelle

Grande-Bretagne, qu'on peut le mieux se rendre compte des étonnants résultats qu'ils ont déjà obtenus. Cette ville, qui a tout près de 500 000 âmes, se trouve à peu près à mi-chemin entre deux autres, Kioto et Kobé, qui en sont distantes de moins de dix lieues et comptent respectivement 340 000 et 150 000 habitants [1]; dans une autre direction, vers le sud, à dix kilomètres seulement d'Osaka, on rencontre une quatrième cité industrielle importante, de 50 000 âmes, Sakaï. C'est dans cette région qui s'incline vers la mer Intérieure que se trouve, beaucoup plus qu'à Tokio, le vrai cœur du Japon, le centre de l'activité commerciale, industrielle, même agricole à certains égards, en ce qui concerne, par exemple, la production du thé; c'était là aussi autrefois le centre politique, le mikado ayant, depuis la fin du VIII[e] siècle, résidé à Kioto, et antérieurement à Nara et en d'autres points voisins.

La grande industrie, au Japon, est extrêmement récente : la première filature de coton a été fondée à Osaka en 1882 seulement et le mouvement n'a pris une grande extension que depuis dix ans à peine. Avant l'arrivée des Européens et même jusque vers 1880, toute la production du pays se dispersait dans une foule de petits ateliers domestiques; s'il se trouvait quelques manufactures un peu plus étendues dans de grandes villes, pour la fabrication des soieries

1. Le Japon compte sept villes de plus de 100 000 âmes. Les voici avec leur population (au 31 décembre 1895) :

Tokio.........	1 268 930	Yokohama......	170 250
Osaka	487 184	Kobé......	161 130
Kioto	340 101	Hiroshima......	100 015
Nagoya.......	215 083		

Il y a en outre 12 villes de 50 000 à 100 000 habitants, 25 de 30 000 à 50 000 et 32 de 20 000 à 30 000.

de Kioto, du papier, du saké ou vin de riz, c'étaient des cas exceptionnels et le personnel était toujours très peu nombreux. Ce caractère se conserve encore dans la plupart des industries anciennes. C'est ainsi que les statistiques officielles révèlent, pour 1894, l'existence de 4 732 ménages de fabricants de porcelaine et de poteries, comprenant 23 726 ouvriers, ce qui semble indiquer, il est vrai, l'adjonction fréquente à la famille d'un ou deux étrangers tout au moins; dans la même année, il y avait 4 407 ménages avec 14 092 ouvriers occupés à la production des objets laqués, 81 652 ménages fabriquant des nattes et paillassons, enfin 600 444 ménages employant 820 585 métiers à la fabrication des tissus. La petite industrie subsiste donc; elle a des chances de ne pas disparaître, parce qu'elle convient très bien à la production de certains articles artistiques ou de luxe, tout au moins de luxe populaire, qui forment une part notable des exportations du Japon au dehors, et aussi parce que la très grande densité de la population agricole et le morcellement extrême de la terre font que les paysans ont des loisirs qu'ils peuvent consacrer à des occupations autres que leurs travaux principaux; sans le revenu supplémentaire qu'ils se procurent ainsi, la vie serait même difficile pour quelques-uns d'entre eux en certaines régions.

A côté des petits ateliers où sont restées confinées la plupart des anciennes industries, encore qu'un sensible mouvement de concentration se soit produit pour certaines, de grandes manufactures se sont élevées et les hautes cheminées d'usine se dressent maintenant dans les faubourgs de toutes les grandes villes, au Japon comme en Europe. Du haut des remparts en pierres cyclopéennes de l'ancien château

d'Osaka on voit en face de soi, vers le nord, celles de la Monnaie, l'un des établissements les plus parfaits du monde en son genre, à droite celles de l'Arsenal où se fabrique aujourd'hui presque en entier le matériel d'artillerie de l'armée japonaise; à gauche, obscurcissant l'horizon du côté de la mer, celles des nombreuses filatures de coton et d'autres manufactures variées. Beaucoup de ces industries sont toutes nouvelles et l'ancien Japon n'aurait pu même les concevoir : il ne connaissait pas l'usage du verre; aujourd'hui plusieurs verreries sont établies à Osaka, la consommation intérieure étant devenue considérable, par suite de l'emploi universel des lampes à pétrole et de la substitution partielle, au moins dans les villes, de carreaux aux feuilles de papier qui couvraient autrefois les châssis mobiles de la façade des maisons. On ne buvait pas plus de bière jadis qu'on ne se servait de verre; les brasseries de ce pays, dont l'une des principales est à Osaka, envoient maintenant leurs produits dans tous les ports de l'Extrême-Orient, de Vladivostok à Singapore; partout aussi du fleuve Amour au détroit de Malacca et même jusqu'aux Indes,la mention *Made in Japan* est inscrite sur toutes les boîtes d'allumettes; elle l'est également sur des brosses qui s'exportent en grande quantité aux Etats-Unis.

On m'avait signalé, comme curieuse à visiter, la principale brosserie, qui n'emploie pas moins de 300 ouvriers, hommes, femmes et enfants, dans son atelier central d'Osaka et 900 autres dans plusieurs succursales aux environs. On me fit d'abord quelques difficultés pour me recevoir, à cause de ma nationalité, les Français étant des concurrents, et c'est seulement après avoir juré que je ne dévoilerais aucun secret et que l'insuffisance de mes connaissances

techniques me rendait du reste incapable d'en surprendre, que je pus pénétrer dans la fabrique, au milieu de la poussière des os que coupent, en grinçant, les scies mécaniques, et qui servent à la fabrication des brosses à dents et à ongles, principaux articles produits par l'établissement, quoiqu'il s'y fasse aussi des brosses de toute espèce. Chose curieuse, des deux matières premières employées à la fabrication, l'une, les soies de porc, est entièrement importée d'Europe et d'Amérique — l'animal immonde n'existant pas au Japon, — l'autre, les os, provient aussi pour la plus grande partie de l'étranger. On ne fait donc ici que les tailler et monter les brosses qu'on expédie, complètement achevées, aux Etats-Unis. Un commerçant européen d'Osaka me disait qu'il avait reçu il y a peu de temps des propositions d'une maison française pour placer des brosses au Japon; il répondit simplement en lui envoyant un spécimen de la production locale, avec les prix; par retour du courrier il recevait l'ordre, non plus de vendre, mais d'acheter un lot considérable de l'article. S'il ne put l'exécuter, c'est uniquement parce que la seule fabrique qui existât alors avait un contrat avec des maisons américaines pour livrer toute sa production.

Osaka compte, en outre, déjà quelques forges et des ateliers de construction où sont construits à peu près tous les petits navires à vapeur de 50 à 600 ou 800 tonneaux qui font le cabotage dans la mer Intérieure [1]. On en voit souvent plusieurs dizaines dans

1. Dernièrement, les Japonais ont commencé à construire eux-mêmes des navires plus considérables : un vapeur de 1 500 tonnes est sorti, en 1895, des ateliers de construction de Nagasaki et, dans le même port, on en construisait en 1898 un autre de 6 000 tonnes.

la rivière d'Osaka, au milieu de centaines de jonques; tous ces bateaux sont alignés en trois files et tellement serrés qu'on a peine à concevoir comment ils peuvent se déplacer pour entrer et sortir. Le port est, du reste, très mauvais ou plutôt n'existe pas; il n'y a qu'une rivière qui tend à s'ensabler de plus en plus, dont l'embouchure, précédée d'une barre difficile, s'ouvre sur une côte très exposée aux vents d'ouest. Presque tous les produits de l'industrie d'Osaka sont exportés par Kobé, dont la baie, bien protégée, offre un excellent mouillage et où s'arrêtent les grands paquebots européens et américains; toutefois, on a dû commencer en 1899, à Osaka même, les travaux d'un port en eau profonde qui coûtera plus de 20 millions de yen (50 millions de francs); un emprunt de 17 millions de yen a été émis par la ville et une subvention de l'Etat doit s'y ajouter.

Aux industries que je viens de citer, je pourrais ajouter encore, autour de ce grand centre d'Osaka, celle des tapis de jute, de coton et même de soie que j'ai vu fabriquer à Sakaï et qui s'exportent surtout en Amérique, mais qu'on vient de commencer à expédier en Angleterre et qu'on espère faire connaître en France, lors de l'Exposition de 1900; celle du cuivre, dont un petit laminoir a été établi, à Osaka, il y a trois ans, puis racheté, il y a peu de mois, par les propriétaires des mines de Beshi, situées non loin, dans l'île de Sikokou : on y produit d'excellentes tôles de cuivre et de laiton, mais ce n'est encore qu'une industrie naissante qui n'occupe que quatre-vingts ouvriers. La fabrication des soieries, des broderies de soie surtout, est restée concentrée à Kioto; celle des nattes et des paillassons, qui sont d'importants articles d'exportation, emploie beaucoup de

personnes dans tout le voisinage, mais elle est répartie dans une infinité de petits ateliers.

Deux des nouvelles branches de production du Japon sont particulièrement intéressantes, parce qu'elles constituent des types, l'une de la grande industrie, l'autre d'une combinaison intermédiaire entre la vaste usine moderne et le vieil atelier familial : ce sont les filatures de coton et les fabriques d'allumettes. La production de ces dernières arrivait, en 1889, à 10 165 000 grosses, valant 1 840 000 yen (le yen vaut 2 fr. 59 environ); en 1894, à 18 721 000 grosses, valant 4 068 000 yen; pour les années suivantes, je n'ai pas sous les yeux les chiffres de la production totale, mais seulement ceux de l'exportation : 3 795 000 yen en 1894; 5 641 000 yen en 1897 et 6 273 000 yen en 1898; le nombre de grosses produites était, durant les dix premiers mois de 1897, de 16 297 000. Le bon marché des allumettes est extrême au Japon : on y achète, au détail, deux boîtes de soixante chacune, pour 5 *rin* ou un demi-*sen*, soit 1 centime et quart.

L'aspect de ces fabriques d'allumettes est curieux; la plupart des ouvriers sont des femmes et des enfants, quelquefois en très bas âge, de cinq ou six ans seulement, qui accompagnent leur mère et dont le salaire à la tâche, qui règne ici sans partage, permet d'utiliser le travail irrégulier : on les emploie naturellement aux travaux faciles, surtout à mettre les bois d'allumettes dans les cadres qui doivent les maintenir pendant qu'on les trempe dans les diverses préparations chimiques : le remplissage de chacun de ces cadres contenant 2 500 allumettes est payé 3 rin (le rin, dixième du *sen* et millième du *yen*, vaut 0 centime 25), et une ouvrière qui a l'habitude de ce travail peut en

faire cinquante par jour; un enfant n'en fera que huit à dix; ce sera toujours quelque deux ou trois sous de gagnés et, de plus, sa mère l'aura eu près d'elle pendant ce temps. C'est un des grands arguments, donnés partout en Extrême-Orient, pour expliquer la présence des enfants très jeunes dans les ateliers, que l'impossibilité d'obtenir des ouvrières sans prendre leurs enfants avec elles. Le salaire maximum de 15 *sen* (le *sen* vaut 2 1/2 centimes) par jour obtenu par une femme adulte à ce travail peut sembler minime, mais c'est là une tâche très aisée, qui n'exige aucune habileté professionnelle; les autres ouvrières sont un peu plus payées : celles qui collent les étiquettes peuvent arriver à 22 *sen* par jour à raison de 11 *sen* par 10 000 étiquettes; les femmes qui mettent les boîtes en paquet, à 18 *sen*; celles qui mettent les allumettes dans les boîtes et parviennent à ne jamais se tromper sur le nombre, grâce au simple perfectionnement de leur toucher, atteignent, au maximum, 27 *sen*. Ce n'est encore que 68 centimes, mais, c'est déjà un salaire élevé pour une ouvrière au Japon. Les hommes sont en petit nombre : on ne les emploie guère qu'à tremper le bois dans les compositions chimiques et à manier les classeurs mécaniques qui tendent à remplacer le classement à la main dans les cadres; ces derniers ouvriers, les mieux payés, peuvent gagner jusqu'à 37,5 *sen* ou 94 centimes par jour. Tous ces travaux sont exécutés avec une étonnante dextérité, mais, en général, avec la plus grande imprudence : au milieu de ces matières inflammables, dans ces bâtiments en bois, les enfants jouent, les hommes et les femmes fument sans la moindre précaution. La durée du travail est ici de douze heures. Les paquets d'allumettes sont mis dans de longues boîtes en zinc,

qui sont placées elles-mêmes par six dans des caisses en bois; une de ces caisses ou grosse est vendue, pour l'exportation, à raison de 13 yen à 16,50 yen, suivant les étiquettes plus ou moins artistiques qui se trouvent sur les boîtes; le prix de revient est d'environ 90 0/0 du prix de vente, sans y comprendre les frais généraux; la marge du profit n'est donc pas très considérable.

Les travaux que je viens d'énumérer sont faits à l'atelier, mais les bois y arrivent tout préparés de l'île d'Yezo; il y a quelques années, on faisait venir les bois bruts et on les taillait à la fabrique même, ce qui entraînait des frais de transport plus grands. Les boîtes sont faites à domicile dans un très grand nombre de ménages des villes d'Osaka, de Kobé et des campagnes environnantes; il n'est pas de village, dans cette région, où l'on n'en voie des quantités. Les fabricants fournissent à ceux qui veulent s'employer à ce travail le bois taillé, la colle et le papier bleu qui doit recouvrir la boîte, les étiquettes n'étant collées qu'à l'atelier central. Il n'y a donc à rémunérer que la main-d'œuvre, qui est payée à raison de 90 sen (2 fr. 25) par 10 000 boîtes. C'est un surcroît de ressources important pour beaucoup de familles et un travail recherché dans ce pays où la petite industrie domestique a été de tout temps si répandue. Hongkong, la Chine et même l'Inde anglaise sont les grands débouchés des allumettes du Japon.

L'industrie cotonnière est toute différente de celle dont nous venons de parler; il ne s'agit plus ici d'une organisation tenant le milieu entre la grande et la petite industrie, faisant appel pour certaines parties du travail à l'aide de l'atelier familial, mais de vastes installations occupant chacune des mil-

liers d'ouvriers dans des bâtiments de briques tout semblables à ceux qu'on peut voir en Lancashire ou au Massachusetts; en me faisant entrer dans une filature d'Osaka, l'ingénieur japonais qui me conduisait me priait de remarquer qu'elle avait été construite exactement sur le modèle de telle manufacture bien connue d'Angleterre. Rien ne rend mieux compte du développement pris tout récemment par cette industrie au Japon qu'un simple coup d'œil jeté sur les statistiques de douane dont j'extrais les chiffres qui suivent :

	Importation de coton brut au Japon.	Filés de coton	
		Exportations du Japon.	Importations au Japon.
	Millions de kilog.	Millions de kilogr.	
1894	65,1	2,1	9,5
1895	86,1	2,4	8,8
1896	100,7	7,8	12,0
1897 (dix mois)	119,6	20,6	7,3

De pays importateur de filés de coton, le Japon est donc devenu pays exportateur. L'importation de l'article n'a sans doute pas beaucoup diminué par rapport à 1894 ou 1895, mais cela vient de ce qu'on importe surtout des produits fins que l'on fabrique encore assez peu ici, tandis qu'on exporte les qualités ordinaires : ce fait est bien mis en évidence par les différences de valeur déclarées à la douane entre les filés exportés et importés : 11 096 000 *yen* pour 20 600 000 kilogrammes des premiers et 7 344 000 *yen* pour 7 300 000 kilogrammes des autres. Les statistiques de l'*Union des Filateurs de coton au Japon* confirment l'impression que donnent les chiffres du commerce extérieur :

	Nombre de filatures.	Nombre de broches.	Ouvriers.	Ouvrières.	Coton filé produit.
	—	—	—	—	— (Millions de kg.)
31 déc. 1890.	30	227 895	4 089	10 330	19,1
— 1895.	47	580 945	9 650	31 140	69,2
— 1897.	61	839 387	13 447	43 367	99,0
31 oct. 1898.	»	1 233 661	»	»	99,4

Près de la moitié de ce coton est manufacturé à Osaka même; les autres principaux centres sont : vers l'Ouest, Kobé et Okayama sur la mer Intérieure, puis, vers l'Est, Yokkaïchi, Nagoya et Tokio; l'activité industrielle a redoublé depuis la fin de la guerre avec la Chine (avril 1895) et des filatures ont surgi partout : lorsque toutes les constructions nouvelles et les agrandissements actuellement en cours seront achevés, il y aura environ 1 500 000 broches en mouvement au Japon.

L'établissement d'industries aussi considérables est un immense changement venant s'ajouter à tant d'autres que subit ce pays depuis trente ans, et ce qu'il importe de remarquer, ce qui distingue absolument les manufactures du Japon de celles qui se sont élevées dans l'Inde et plus récemment en Chine, c'est que, dans ces deux derniers pays, la main-d'œuvre seule est indigène; à de rares exceptions près, les capitaux viennent du dehors; l'administration financière et la direction technique sont entièrement entre les mains des étrangers. Du haut en bas au contraire, tout est ici japonais : capitaux, administration, direction, main-d'œuvre. Seules, les machines sont importées d'Angleterre ou d'Amérique, le plus souvent du moins. Dans aucune des filatures d'Osaka on ne trouverait plus d'employé étranger et elles appartiennent toutes à des Sociétés qui se sont procuré leurs fonds

dans le pays même. Jusqu'aux derniers mois de 1897 la principale difficulté — encore n'avait-elle jamais atteint de très graves proportions — était de se procurer des ouvriers. Les gens de la ville avaient chacun leur métier qu'ils ne se souciaient pas de quitter; ne trouvant pas de ce côté un recrutement suffisant, les fabricants ont dû s'adresser aux habitants des campagnes : plus de la moitié des ouvrières des manufactures d'Osaka sont des filles de cultivateurs, logeant dans des bâtiments appartenant à la Compagnie qui les emploie et nourries par elle, moyennant une retenue sur leur salaire. La même organisation a prévalu dans beaucoup de pays à la naissance de la grande industrie et se retrouve actuellement en Russie où, de même qu'au Japon, les grandes usines datent d'hier.

Un pareil système ne va pas toujours sans inconvénients : un journal de Tokio, publié en anglais mais dont les propriétaires et les rédacteurs sont tous Japonais, et qui est ordinairement très bien renseigné, le *Japan Times*, publiait à la fin de 1897 une série d'articles dans lesquels il attaquait vivement toute l'organisation de la main-d'œuvre dans les filatures d'Osaka : les logements des ouvrières étaient fréquemment insalubres, disait-il, mais surtout leur immoralité presque toujours scandaleuse et ouvertement tolérée, sinon même encouragée, par les employeurs qui craignaient de perdre leur personnel que les concurrents cherchaient sans cesse à débaucher par tous les moyens possibles. D'autre part, pour conserver des ouvrières, souvent recrutées dans les campagnes à l'aide de promesses alléchantes mais fausses et de toutes sortes de procédés abusifs, on allait jusqu'à les soumettre à une demi-séquestration,

à intercepter leur correspondance avec leur famille. Enfin, les heures de travail étaient trop longues et les repos insuffisants, principalement en ce qui concerne les enfants, qui forment une notable proportion des ouvriers.

L'impression générale a été, au Japon, qu'il y avait un peu d'exagération, mais un grand fonds de vérité dans ces articles; toutefois, me disait-on à Tokio, il ne faudrait pas juger toutes les villes de ce pays d'après Osaka. Quoi qu'il en soit, de tels abus ne sont pas, hélas! particuliers à ce pays. Les débuts de la vie industrielle ont rarement revêtu le caractère presque idyllique qu'ils avaient en Nouvelle-Angleterre, lorsque, en 1833, Michel Chevalier, mon grand-père, décrivait les manufactures de coton de Lowell. On s'en aperçoit aisément quand on lit les ouvrages qui traitent de la naissance de la grande industrie en Angleterre dans la seconde moitié du XVIIIe siècle et qu'on observe ce qui se passe en d'autres pays. A Moscou, un grand manufacturier me disait que les mœurs de ses ouvrières étaient fort mauvaises; à Shanghaï, j'entendais aussi des plaintes, sinon sur le même sujet — il n'y a guère là d'ouvrières logées par les fabricants, — mais sur l'âpreté avec laquelle on cherchait à débaucher le personnel des concurrents.

En ce qui concerne la durée du travail, les abus paraissent moindres au Japon qu'ils ne l'étaient dans le premier tiers du siècle en Europe, où l'on voyait des journées de treize et quatorze heures. Le temps habituel est de douze heures, dont il faut déduire une demi-heure environ pour le repas; la durée du travail effectif est donc de onze heures à onze heures et demie; c'est encore beaucoup, d'autant qu'une

semaine sur deux le travail a lieu la nuit, les ouvrières étant divisées en deux équipes, de façon que les machines marchent d'une façon continue. En outre, on chôme, non pas le dimanche, mais seulement le 1er et le 15 de chaque mois; comme fêtes exceptionnelles, on n'observe guère que les trois premiers jours de janvier et l'anniversaire de la naissance de l'Empereur. Encore travaille-t-on parfois le 1er et le 15 si l'on a de l'ouvrage pressé.

Il est certain qu'en ce qui regarde surtout les enfants, bien qu'ils soient occupés à des travaux faciles et qu'il n'y en ait pas, dans les filatures, d'aussi jeunes que dans les fabriques d'allumettes, ce régime paraît excessif. Toutefois, il faut tenir compte, répétons-le, que ces abus sont moindres que ceux qui se sont produits ailleurs au moment d'une transformation sociale correspondante et aussi que le travail de l'ouvrier japonais, comme celui des hommes du Midi de l'Europe, est moins intense que celui des Anglo-Saxons; si l'on prétendait réduire la journée de travail à la même durée que dans l'Europe du Nord-Ouest, on placerait de ce fait la jeune industrie de l'Empire du Soleil-Levant dans des conditions désavantageuses. Beaucoup de gens réclament le vote d'une loi sur le travail; certes une pareille mesure est désirable pour réprimer les abus, mais il conviendra d'agir avec une grande prudence et de ne pas oublier les différences qui existent entre l'Europe occidentale et le Japon.

Les salaires se sont beaucoup élevés depuis quelques années, et surtout depuis 1895. D'après les statistiques de l'Union des filateurs de coton japonais, la moyenne des salaires journaliers était, durant le mois de novembre 1897, lors de ma visite à Osaka

de 23 *sen* 1/2 pour les hommes et 14 *sen* pour les femmes contre *sen* 18 et *sen* 9,9 en 1895, *sen* 17 et *sen* 8,2 en 1890; 0 fr. 35 et 0 fr. 59 centimes par jour, cela paraît encore bien faible. Toutefois, si l'on tient compte du grand nombre des enfants[1] qui ne gagnent que 10 *sen* par jour et même moins, on arrive pour les adultes à des chiffres plus élevés. Dans les filatures d'Osaka que j'ai visitées et qui étaient deux des plus importantes, occupant chacune plus de 3 000 personnes, la moyenne des femmes adultes atteignait 20 *sen* (50 centimes), celle des hommes 28 (70 centimes). Il est vrai qu'à Osaka les salaires sont de 8 à 10 0/0 plus élevés que dans l'ensemble de l'Empire. D'autre part, me disait-on dans une de ces manufactures, l'administration continue à ne retenir que 6 *sen* par jour pour la pension (le coucher et trois repas) des ouvrières logées par elle, alors que, par suite de la hausse générale des prix, ses frais, de ce chef, se sont élevés à 8 *sen* dès 1895 et à 11 *sen* aujourd'hui; mais une augmentation de la retenue aurait risqué d'entraîner la perte de beaucoup d'ouvrières.

Cette hausse des salaires a été générale au Japon depuis une douzaine d'années, mais s'est surtout accentuée beaucoup à partir de la fin de la guerre avec la Chine. On a entrepris, depuis ce moment, toutes sortes de grands travaux; on s'est lancé dans quantité d'entreprises nouvelles; le gouvernement aussi a beaucoup augmenté ses établissements militaires : il en est résulté une énorme demande de

1. D'après des statistiques portant sur 14 manufactures d'Osaka comptant 22 000 ouvriers, 6 000 de ceux-ci avaient de quinze à vingt ans, 4 000 de dix à quinze ans et 60 seulement moins de dix ans (1897).

main-d'œuvre et, par suite, une augmentation de son prix qui a été accompagnée d'un renchérissement à peu près correspondant de toutes les marchandises. La cherté du charbon, qui se payait, dès 1897, 5 *yen* 15 (17 fr. 87) la tonne au lieu de 3 *yen* (7 fr. 50) avant la guerre, a beaucoup augmenté les frais des manufacturiers. En 1897 et au début de 1898, la hausse très grande du riz, base de l'alimentation des Japonais, consécutive à deux mauvaises récoltes, a rendu un peu plus facile le recrutement des ouvriers qui trouvaient avantage à prendre pension dans les fabriques; mais on juge aisément que les bénéfices des industriels doivent être notablement diminués. Ils étaient énormes, il est vrai, et, dans l'année qui précéda la guerre, la moins favorisée des filatures de coton distribua 12 0/0 de dividende, tandis que d'autres donnaient 40 0/0. Les sociétés bien conduites avaient pu cependant réaliser encore en 1897 des profits appréciables. Au point de vue de l'administration, l'industrie japonaise prête, il est vrai, le flanc à la critique : les dotations des réserves, les fonds prévus pour l'amortissement de l'outillage et son entretien sont souvent insuffisants, d'autant que les machines sont loin d'être traitées avec tout le soin désirable, et que ces gens, si propres chez eux, tiennent fort médiocrement leurs ateliers.

Depuis 1897, une difficulté d'un ordre nouveau a surgi pour les Compagnies en voie de formation : la rareté, non plus de la main-d'œuvre, mais du capital. Tout ce qui a été fait au Japon, depuis trente ans, par le gouvernement et les particuliers, l'a été avec des fonds tirés du pays même. Aujourd'hui, ils sont tous engagés et l'on est même tenté d'être surpris que les

disponibilités n'aient pas manqué plus tôt. Il en est résulté un grand resserrement du marché monétaire qui, joint à la hausse des prix et des salaires, à la concurrence des nouvelles filatures établies à Shanghaï, à la stagnation occasionnée par les brusques variations dans la valeur de l'argent, resté l'étalon monétaire de la Chine, a provoqué durant 1898 une sérieuse crise commerciale et financière dont le Japon paraît cependant être sorti sans trop de dommage, grâce à la sagesse du gouvernement et des particuliers. L'exubérance un peu trop vive de créations nouvelles qui avait suivi, en ce pays comme jadis en Allemagne, une guerre victorieuse n'est après tout qu'une erreur de jeunesse; les maladies de croissance qui peuvent survenir ne paraissent nullement de nature à motiver des craintes graves relativement à l'avenir de l'industrie du Japon, et ne doivent pas faire oublier les magnifiques résultats déjà obtenus par son esprit d'entreprise et son intelligente énergie.

CHAPITRE V

Le Japon rural.

Prédominance, actuellement encore, de l'agriculture dans la vie économique du Japon. — Les campagnes japonaises; extrême densité des populations rurales dans les plaines et les basses vallées. — Absence de culture dans les montagnes : faiblesse relative des étendues cultivées. — Appoint fourni par les pêcheries à l'alimentation du peuple japonais. — Caractère extrêmement intensif de l'agriculture japonaise; principales récoltes : le riz; les cultures industrielles : thé et mûriers. — Absence d'animaux domestiques. — Rendements de l'agriculture japonaise. — Prépondérance absolue de la très petite propriété. — Les paysans japonais; leur alimentation végétarienne ou ichtyophage; leur habitation; le rôle et la situation des femmes. — Qualités d'endurance, en même temps que de bonne humeur, de politesse et d'extrême propreté de ces paysans. — Le coût de la vie : budget d'un petit ménage japonais. — Amélioration du sort des paysans à la suite de la Restauration. — Diffusion de la civilisation occidentale et de l'instruction parmi eux.

Malgré le développement si rapide qu'a pris depuis quelques années l'industrie au Japon, la grande majorité de sa population vit encore dans les campagnes et tire, sinon son unique moyen d'existence, du moins ses principales ressources de la culture du sol. Les produits des petites industries domestiques viennent y ajouter un appoint qui n'est pas négli-

geable et, d'autre part, sur les côtes si découpées des nombreuses îles de l'Empire, sur les bords de la mer Intérieure surtout, se pressent une foule de villages dont les habitants vivent de la pêche; dans son ensemble, néanmoins, le Japon est un pays agricole. C'est l'exploitation de son sol qui lui fournit la matière première de ce qui est encore sa principale industrie, la soie, et un autre de ses grands articles d'exportation, le thé : sur une exportation totale, en 1896, de 116 millions et demi de yen (le yen = 2 fr. 50 environ) de produits japonais, le thé comptait pour 6 372 000, le riz pour 7 951 000, la soie grège, les cocons et les déchets de soie pour 31 666 000 : en y ajoutant quelques autres denrées secondaires, près de 47 millions d'articles bruts ou semi-bruts d'origine agricole ou 40 0/0 de l'ensemble; si l'on joignait 12 millions et demi de tissus de soie manufacturés aux produits de l'agriculture indigène, on arriverait à 59 millions et demi, plus de la moitié de toutes les sorties réunies.

Si importantes que soient, au point de vue des relations économiques extérieures, les cultures industrielles des mûriers et du thé, elles n'occupent qu'une étendue relativement restreinte et la première place, de beaucoup, reste à la grande culture vivrière de tout l'Extrême-Orient, le riz. Celle-ci a fortement contribué à accentuer encore l'un des traits caractéristiques du paysage japonais, la rareté des pentes douces. La nature n'en avait déjà pas été prodigue; l'établissement des rizières qui doivent toujours être recouvertes d'eau stagnante les a fait disparaître presque totalement. Les fonds de vallée, au lieu de s'élever graduellement, montent par ressauts verticaux, semblables à des marches d'escalier que séparent des espaces rigoureusement horizontaux; les

collines rocheuses sortent par escarpements brusques du milieu de la plaine noyée. A l'automne, où je parcourais le Japon, le riz venant d'être coupé, le paysage eût paru assez morne, avec son damier de terrains boueux, que limitent de petites levées de terre couvertes d'herbes sèches, s'il n'avait dû une grâce et un cachet tout particuliers aux formes élégantes et originales des hauteurs, aux pins tourmentés qui les couronnent, qui bordent les routes et les canaux d'irrigation, aux rideaux de bambous épars çà et là dans la plaine, aux magnifiques cryptomerias, à la verdure sombre desquels venaient se mêler les tons rouge et orange des érables, qui entourent les petits temples semés un peu partout sur les coteaux.

Des arbres varient toujours ainsi la vue et interrompent la monotonie des rizières et des champs; de terrains en friches, on n'en voit jamais dans les plaines et les vallées; tout y est cultivé avec le plus grand soin et pas un pouce du sol n'y est perdu. La population rurale est d'une densité extraordinaire, incomparablement plus grande qu'en aucun point de l'Europe : sur une étendue de 382 000 kilomètres carrés, un peu supérieure à celle de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, le Japon contient 42 270 620 habitants, soit 111 par kilomètre carré. Encore ce chiffre global tient-il compte de la grande île septentrionale d'Yezo, territoire de colonisation à peine peuplé. Si l'on en fait abstraction, le reste de l'Empire a une étendue de 278 404 kilomètres carrés sur laquelle vivent 41 801 113 personnes, soit 145 au kilomètre carré; c'est deux fois plus qu'en France, et la Belgique est le seul pays européen où la population soit plus serrée, mais la Belgique est un pays essentiellement industriel; plus de 80 0/0 des Japonais vivent encore,

au contraire, dans les campagnes. Telles provinces comme celles de Shiba et de Saïtama [1], au nord-est de Tokyo, ont respectivement 236 et 277 habitants au kilomètre carré, bien que la plus grande ville de l'une compte 26 000, celle de l'autre 20 000 âmes seulement. Dans l'île de Shikokou, la province de Kagawa ne contient qu'une seule ville de plus de 20 000 âmes, Takamatsou (34 000 habitants), et la population kilométrique y atteint le chiffre phénoménal de 391 personnes. Dans 36 des 46 provinces japonaises (non compris Yezo), on trouve plus de 100 habitants au kilomètre carré et dans 4 seulement, 3 à l'extrême nord et 1 au sud, la population est moins serrée qu'en France. Le tableau suivant résume les chiffres relatifs aux grandes divisions du pays :

	Surface kilom. carrés.	Population.	Densité kilométr.
Niphon septentrional..	78 225	6 455 287	74
— central........	94 793	16 368 995	173
— occidental.....	53 561	9 523 168	178
Ile de Shikokou......	18 210	2 929 639	161
— Kiousiou......	43 615	6 524 024	150
Hokkaïdo ou Yezo....	94 041	469 507	5
Total........	382 445	42 270 620	111
Formose..............	23 027	2 041 809	89
Total général.....	405 472	44 312 429	109

Plus étonnante encore que ces chiffres est la faible étendue relative des cultures qui font vivre une population si dense : le Japon est extrêmement montagneux et, si les plaines et les vallées, surtout dans l'ouest et le sud, sont admirablement cultivées, si les champs, voire les rizières, escaladent même quelquefois les hauteurs, dont la mer vient battre le pied sans laisser

1. Celle-ci ne touche pas à la mer et n'a pas la ressource supplémentaire des pêcheries.

une bande suffisamment large de terrain cultivable, les grands massifs de l'intérieur restent couverts de forêts et, dans le nord même de la grande île, tout le sol susceptible d'être utilisé ne l'est pas encore.

D'après les dernières statistiques publiées, l'étendue des propriétés particulières cultivées, soumises à l'impôt foncier au 31 décembre 1895, était de 5 051 479 *cho* (1 cho = 99 ares 17 centiares), soit 13 1/2 0/0 de la surface totale [1]. Il faut bien y ajouter quelques terrains exempts d'impôt, soit parce qu'ils avaient été ravagés l'année précédente par des inondations ou des typhons, soit parce qu'ils étaient nouvellement défrichés. Mais, si fréquentes que soient les catastrophes naturelles au Japon, il est certain qu'en augmentant de 10 0/0 de ce chef le chiffre que je viens d'indiquer, on est au-dessus de la vérité; d'autre part, le domaine de l'État ne contient qu'une quantité insignifiante de cultures. Celles-ci ne forment donc pas plus de 15 0/0 de la surface totale du pays. Les forêts, au contraire, couvrent 22 888 918 *cho*, dont 7 357 397 appartiennent à des particuliers, 13 438 499 à l'État ou aux provinces, 2 093 022 au domaine propre de la couronne. Le reste se compose de landes et de terres incultes, très nombreuses surtout dans Yezo, qu'elles se partagent avec les forêts et où 1 553 *cho* de cultures seulement sont soumis à l'impôt. Bref, en laissant de côté l'île septentrionale et ne considérant que le territoire où vivent les 99 centièmes de la population japonaise, on voit qu'il

1. L'étendue totale des propriétés particulières imposées était à cette même époque de 13 852 000 *cho*, dont 5 051 479 *cho* cultivés, 7 317 180 de forêts, 1 102 417 de terres en friche, marais et pâturages, 381 228 de propriétés bâties. Le reste du Japon formait le domaine de l'État, composé presque uniquement de forêts et de landes.

s'y trouve, à côté de 17 millions 1/2 d'hectares de forêts, 5 millions 1/2 d'hectares cultivés au plus, pour près de 42 millions d'habitants. En France, nous avons près de 15 millions d'hectares rien qu'en céréales et, en y ajoutant les pommes de terre, la vigne et les diverses cultures industrielles, nous arrivons à une vingtaine de millions d'hectares; pourtant notre population est notablement inférieure à celle du Japon, et nous importons une partie de nos provisions de l'étranger.

En outre, il y a chez nous, comme partout en Europe, des prairies et des pâturages étendus servant à nourrir les animaux domestiques, dont la chair entre pour une si grande part dans le régime alimentaire des Occidentaux. Au Japon, rien de pareil. Partout, sur les routes, on voit les paysans attelés eux-mêmes à leur charrette, et, si l'on voyage autrement qu'en chemin de fer, c'est traîné en djinriksha, ou porté en palanquin par des hommes, bien rarement en voiture ou à cheval. Les moutons et les chèvres sont absolument inconnus; il y a, paraît-il, quelques porcs, mais je n'en ai pas vu un seul; un vieux résident européen m'affirmait avoir fait douze heures de chemin de fer dans le nord sans apercevoir un seul bœuf; dans l'ouest, il est vrai, j'en ai rencontré assez souvent. Néanmoins, la rareté des animaux est un des traits qui frappent le plus quand on parcourt la campagne; les statistiques confirment cette impression puisqu'elles ne relèvent que 1 097 000 têtes de l'espèce bovine et 1 477 000 chevaux. La prédominance de la religion bouddhiste, qui interdit l'usage de la viande, paraît être la principale cause de la rareté du gros bétail.

En dépit du bouddhisme, les Japonais mangent

cependant de la volaille — quoiqu'elle paraisse moins abondante dans leurs villages que dans les nôtres, — et surtout du poisson. Si tant d'hommes peuvent vivre dans ce pays montagneux et d'étendue restreinte, c'est grâce à la pêche. Le produit total des pêcheries, en 1894, n'était pas estimé à moins de 27 400 000 yen ou 68 millions et demi de francs. Tout le long de l'énorme étendue de près de 30 000 kilomètres qu'ont les côtes sinueuses de l'archipel japonais, se pressent de petits villages dont les habitants vivent à peu près exclusivement de la pêche. Les eaux de la mer Intérieure sont littéralement couvertes de ces gracieuses, mais incommodes jonques japonaises à une seule voile carrée, dont on compte, en tout, 600 000 et à travers lesquelles les grands navires ont le plus grand mal à se frayer un passage; c'est grâce à cette industrie que la province de Kagawa peut avoir la population si dense que nous citions, et que l'île secondaire et passablement rocheuse d'Awaji, qui se trouve auprès et ne renferme pas une seule ville, contient 198 000 habitants sur 564 kilomètres carrés, près de cinq fois plus que la France à superficie égale.

Si important que soit l'appoint des pêcheries, il faut que l'agriculture en soit arrivée à un rare degré de perfection pour pouvoir nourrir 42 millions d'êtres humains avec les produits de 5 millions et demi d'hectares, car, dans les années normales, le Japon n'importe que très peu de denrées alimentaires. Il est vrai de dire, tout d'abord, qu'une certaine partie des champs porte deux récoltes par an : le riz ne donne deux moissons que dans le sud de l'île de Shikokou, mais, en beaucoup d'autres endroits, aussitôt après qu'il a été coupé en novembre, on retourne le sol

des rizières, on en exhausse une partie avec de la terre prise dans le reste et l'on y sème, soit de l'orge ou autres céréales, soit des *daïkons*, sorte de grands navets, ou d'autres plantes maraîchères. Les chiffres suivants, qui donnent, pour 1895, l'étendue et la production des cultures — et parmi lesquels ne figurent pas, cependant, les cultures maraîchères, — mettent ce fait en évidence, car on remarquera que le total en est très notablement supérieur à l'étendue des propriétés soumises à l'impôt et la surface des terrains exemptés ne suffit assurément pas à combler la différence :

	Surface en *cho* (1 *cho* = 99 ares 17)	Production (1 *koku* = 180 litres)	
	—	—	
Riz	2 779 227	39 920 882	*kokus.*
Orge	653 204	8 536 770	—
Seigle	671 974	7 015 709	—
Froment	446 625	3 973 644	—
Pois et *azouki*	537 281	3 612 614	—
Millet et ses variétés	345 596	3 394 522	—
Sarrasin	172 334	1 202 372	—
Patates	238 943	1 865 709	quintaux.
Pommes de terre	23 116	18 598 076	—
Colza	152 400	1 006 581	*kokus.*
Coton	60 564	471 978	quintaux.
Chanvre	20 949	102 967	—
Indigo	46 852	579 298	—
Tabac	35 924	279 870	—
Mûriers	275 395	»	—
Thé	50 276	32 306 490	kilogr.

Partout, sauf dans Yeso, le riz occupe de beaucoup la première place et même, chose curieuse, c'est dans la partie septentrionale de l'île principale que sa prépondérance est la plus grande, sans doute parce que le climat est trop froid pour permettre d'autres cultures sur les rizières durant l'hiver et le printemps. Les autres céréales, lorsqu'elles ne servent pas ainsi de culture intermédiaire, sont surtout semées dans

les régions montagneuses dont le sol accidenté se prête mal à l'établissement des rizières; l'orge et le froment sont principalement récoltés dans le centre de la grande île de Niphon, le seigle dans sa partie occidentale et dans les deux îles du sud, Shikokou et Kiousiou; cette dernière est aussi le centre de la production des patates apportées autrefois de Java dans la province de Satsuma et qui sont encore désignées aujourd'hui au Japon sous le nom de *Satsuma-imo*, pommes de terre de Satsuma. En ce qui concerne les cultures industrielles, le tabac introduit au XVI[e] siècle par les Portugais, et dont l'usage universel est un des rares souvenirs que les Japonais aient conservés, en dépit d'édits prohibitifs, de leur premier contact avec l'Europe, est répandu un peu partout, sauf dans le Nord; le mûrier est cultivé presque exclusivement dans les vallées des régions montagneuses du centre et un peu dans le nord; le thé ne se rencontre, au contraire, que dans les régions de plaines et surtout de basses collines. Du chemin de fer du Tokaïdo entre Tokio et Kioto et principalement aux environs de cette dernière ville, d'Osaka et de Nara, on voit les champs de théiers, plantés de rangées de buissons ronds, vert foncé, se détacher parmi les rizières.

Les rendements obtenus par l'agriculture japonaise sont élevés : 16 hectolitres de froment, 18,7 de seigle, 23,6 d'orge à l'hectare en moyenne; pour le riz la proportion est de 26 hectolitres, et cependant il n'y a point de système d'assolement comme en Europe : la même terre est indéfiniment plantée en riz chaque année et, si elle porte quelque autre récolte, c'est pendant les six mois qui séparent la moisson en novembre de la plantation du riz au printemps suivant. Si la ferti-

lité du sol peut, néanmoins, se maintenir, c'est grâce aux soins attentifs des petits propriétaires qui en cultivent la majeure partie. En l'absence d'animaux domestiques, la fumure se fait principalement, en ce qui concerne les rizières, par l'apport d'herbes vertes coupées dans les clairières des forêts et sur les flancs des montagnes et qui, recouvertes de boue et d'eau, se décomposent vite ; on y joint également de la chaux ; sur les bords de la mer l'engrais de poisson est très employé, et partout les matières fécales jouent un grand rôle : elles servent presque exclusivement à la fumure de tous les champs autres que les rizières. Le matin, aux abords des villes, l'odorat est désagréablement affecté par la rencontre de quantité de paysans charriant chez eux l'engrais humain que leur vendent les citadins, comme les gens qui ont des chevaux vendent dans nos villes leur fumier d'écurie.

Le caractère de culture maraîchère, pour ainsi dire, extrêmement intensive qu'a pris presque partout la mise en valeur du sol au Japon et qui permet seul à une si nombreuse population de vivre des produits d'une étendue si restreinte, n'a été possible que grâce à la petitesse des exploitations. Pour une surface totale des propriétés particulières d'environ 14 millions de cho, dont à peine 5 millions et demi de terres cultivées, on ne compte pas moins de 5 518 040 familles de cultivateurs, dont 3 121 775 exploitent leurs propres domaines, tandis que 2 397 965 sont des fermiers ; l'étendue soumise au faire valoir direct serait de 2 795 707 cho ; celle cultivée par des tenanciers de 1 813 465 cho [1], ce qui donnerait en moyenne 80 ares

1. La somme de ces deux chiffres est de 4 609 172 cho, notablement inférieure à la surface que nous avons donnée plus haut pour l'ensemble des cultures particulières imposées : nous ne

seulement par exploitation. La rareté relative de la grande propriété est attestée par le fait qu'il n'y a que 517 130 personnes payant plus de 15 yen d'impôts directs. Le principal impôt direct est l'impôt foncier qui est, en moyenne, de 10 yen (25 fr.) par cho ou hectare de rizière et d'un peu moins de 3 yen par cho pour les autres champs. Le paiement de 15 yen d'impôt foncier ne correspond donc qu'à la possession d'un hectare et demi de rizières ou de 5 hectares de champs, ce qui n'est certes pas un bien vaste domaine.

La parcelle dont le paysan japonais tire ses ressources étant si peu étendue, on conçoit aisément qu'il ne soit pas riche et doive vivre de peu : dans les plaines il se nourrit surtout de riz bouilli à l'eau comme le font aussi les ouvriers des villes; un peu de poisson, assaisonné de soy ou sauce japonaise, vient de temps à autre varier ses menus qui comportent aussi des œufs et très exceptionnellement un peu de volaille ou de gibier de plume, de canard sauvage par exemple; dans les montagnes, dans les pays pauvres, le riz devient presque un luxe et on lui substitue des grains d'orge ou de millet; les pêcheurs des côtes remplacent cette nourriture presque exclusivement végétarienne par un régime ichtyophage Au demeurant, même parmi les classes aisées des villes, c'est la grande potée de riz, par laquelle se termine même le plus raffiné des dîners japonais, qui en constitue

nous chargeons point de concilier ces deux statistiques, dont l'une vient de l'excellente publication officielle : *Résumé statistique de l'Empire du Japon*, et l'autre du Ministère de l'Agriculture : la traduction anglaise de cette dernière dit *farmers census*; il est probable que certaines propriétés de nobles, de compagnies, ou de gens dont l'agriculture n'est pas la profession principale, doivent y être omises.

le plat de résistance. Pendant les repas, la boisson habituelle est le *saké* chaud dont les convives s'offrent les uns aux autres, par politesse, quantité de petites coupes. C'est la distillation du riz qui fournit aussi cette eau-de-vie faible, titrant de 15 à 20 degrés et dont il se consomme annuellement 6 1/2 à 7 millions d'hectolitres. L'autre grande boisson japonaise est le thé vert.

Agglomérées le plus souvent en villages que quelques centaines de mètres seulement séparent les uns des autres, parfois éparpillées par petits groupes de quatre ou cinq, plus rarement tout à fait isolées, les habitations des paysans ne diffèrent guère de celles des citadins que par leur haut et lourd toit de chaume, ménageant un grenier au-dessus du rez-de-chaussée et supporté par de forts poteaux de bois qui reposent sur des pierres simplement placées sur le sol, sans fondations. Entre ces poteaux, les murs de pignon seuls sont pleins, formés d'argile maintenue par un lattis de bambou ; les deux façades principales sont simplement fermées, à un mètre environ, en arrière des poteaux, de façon à ménager un auvent, par un châssis de papier courant dans des glissières. La nuit ou en cas de mauvais temps, on y superpose des volets de bois. Le jour tout s'ouvre, pour peu qu'il fasse doux ou qu'il y ait un rayon de soleil, et le regard pénètre librement dans l'intérieur. Cette vie en public, cette ouverture du logis à tous les yeux, qui frappe beaucoup lorsqu'on arrive de Chine, où l'on ne peut même pas voir ce qui se passe dans la cour des maisons, est l'un des caractères qui distinguent si nettement les Japonais de tous les autres Orientaux. Un autre trait saillant est la scrupuleuse propreté qui règne dans ces demeures si simples,

dont le seul mobilier se borne aux *tatamis*, aux épaisses nattes rembourrées de paille, qui recouvrent le sol des deux ou trois pièces, à l'exception du petit espace en avant de l'entrée, où les visiteurs laissent leurs souliers, et du réduit qui sert de cuisine.

Cette absence de tout mobilier, jointe à celle presque aussi complète de moyens de chauffage et à l'insuffisance des fermetures, qui permettent au froid et aux courants d'air d'entrer de tous côtés, est de nature à produire, au premier abord, une impression de grande misère. Mais il ne faut pas oublier qu'en adoptant, il y a douze siècles, la civilisation chinoise, les Japonais ont absolument dédaigné trois choses : les sièges, les couvre-chefs et les instruments calorifiques. Les palais impériaux de Kioto rendraient des points à la plus humble de nos chaumières, en ce qui concerne l'absence de meubles ; dans le meilleur hôtel — tenu naturellement à la japonaise — d'une ville de cent mille âmes, Hiroshima, établissement éclairé à l'électricité et muni du téléphone, on s'assied à terre, sur un mince petit coussin, on se chauffe seulement le bout des doigts aux trois ou quatre morceaux de braise qui brûlent sur la cendre dans un *hibatchi* et, le matin, en dépit qu'il gèle, il faut procéder à sa toilette dans la cour. On me faisait visiter, près de cette même ville, la maison, construite à l'européenne et fort simple, où vécut le mikado pendant la guerre avec la Chine et l'on me montrait son cabinet de travail : il y avait là un fauteuil, quelques chaises, une table de bois blanc et, comme unique moyen de chauffage, un *hibatchi*, d'un superbe travail artistique, il est vrai, laqué noir et or.

La nudité de la demeure n'est donc pas chez le paysan japonais un signe de misère et, si l'on doit dire qu'il est pauvre et que son capital est extrêmement restreint, on ne peut le qualifier de misérable. Il est vêtu aussi peu que possible l'été, aussi chaudement qu'il est nécessaire l'hiver, uniformément de bleu foncé qui contraste avec le bleu clair affectionné des Chinois : les hommes portant un pantalon ou plutôt un caleçon collant qui descend jusqu'à la cheville et une sorte d'ample veste à manches pagodes; les femmes une ou plusieurs robes superposées qui tombent jusqu'à mi-jambe et des guêtres, ou bas sans pieds, de cotonnade ou de toile bleue, rejoignant le *tabi* ou petite chaussette qui monte jusqu'à la cheville. Les Japonaises ont la condition la meilleure parmi toutes les femmes en dehors de l'Europe; elles jouissent d'une absolue liberté d'aller, de venir, de causer avec qui bon leur semble : tandis qu'en Chine on ne voit jamais de femmes dans une auberge, au Japon l'on n'y aperçoit souvent pas un seul homme : on est reçu par la femme de l'hôte et tout un essaim de jeunes filles qui vous servent et vous tiennent compagnie. Les femmes, quand elles ont fini leur ménage, ce qui est tôt fait, prennent part, avec les hommes, à tous les travaux des champs; n'ai-je pas vu, aux environs de Kioto, une femme, portant un enfant sur le dos, aider encore son mari à traîner une charrette?

On est étonné de voir avec quel air constant de bonne humeur ce peuple des campagnes, si endurant, si robuste dans sa petite taille, vaque à ses rudes travaux. Au milieu de ce dur labeur des rizières, les pieds dans la boue froide pendant la récolte qui se fait en novembre, ces gens paraissent

toujours gais et contents. Ce qui contribue sans doute à les rendre heureux, c'est qu'ils sont beaucoup plus sensibles que les classes correspondantes en d'autres pays à tout un ordre de plaisirs : naturellement artistes, ils conservent quelque bibelot de bronze ou de laque qui leur vient de leurs ancêtres et qui est de leur mince patrimoine l'objet auquel ils tiennent le plus. Mais ce sont surtout des admirateurs passionnés de la nature : chaque période de l'année a ses fleurs, sauvages ou cultivées, depuis les pruniers en février jusqu'aux feuilles rouges des érables en novembre, et chaque district a ses endroits réputés pour telle ou telle fleur; toute la population des environs s'y porte en foule pour les admirer. Dans les saisons où ils ont de longs loisirs, les paysans, infatigables marcheurs, font, sous prétexte de pèlerinage, bien des dizaines de lieues pour admirer les beaux sites où des temples fameux sont toujours bâtis au milieu d'arbres magnifiques. Enfin, les industries domestiques auxquelles ils se livrent leur créent une variété d'occupations qui rend leur existence moins monotone.

Afin de donner une idée du coût de la vie dans les campagnes, pour un homme d'une situation déjà un peu supérieure à celle d'un simple paysan, nous reproduisons ici, d'après une traduction qu'en a donnée le *Japan Times*, le tableau des dépenses d'un ménage d'instituteur primaire dans la province de Rikouzen, dans le nord de l'île principale; ce tableau est extrait d'une revue spécialement consacrée aux questions d'enseignement.

Dépenses mensuelles d'une famille de trois personnes (mari, femme et 1 enfant de six à sept ans).

3 *to* (1 to = 18 litres) de riz de 3e qualité. Yen..	4 60
Légumes et poisson	1 50
Location de literie (couvertures, etc.)	1 50
Loyer d'une maison	0 80
Eclairage et chauffage	0 75
3 sho (1 sho = 1 litre 8) de soy (sauce) 2e qualité.	0 42
Thé	0 30
Objets nécessaires pour écrire	0 30
Éducation de l'enfant	0 20
Bains tous les trois jours [1]	0 20
Impôt sur le logement	0 15
Chaussures	0 15
Divers	0 46
Total .... Yen.	11 33

Soit 28 fr. 33; il faut ajouter, nous dit-on, 15 yen ou 37 fr. 50 par an pour l'achat de vêtements; c'est donc, au total, 377 fr. 50 pour trois personnes, ce qui fait vraiment bien peu de chose, et, cependant, tout a fort renchéri depuis quelques années : à l'époque où fut dressé ce tableau, surtout, à la fin de 1897, en raison d'un déficit d'environ 20 0/0 dans la récolte, le prix du riz avait passé à Tokio de 8 yen 63, en moyenne, en 1895, à 14 yen par koku de 180 litres; la moyenne des prix de 40 marchandises principales établie mensuellement par la Banque du Japon était de 174 en novembre 1897, au lieu de 150 un an plus tôt, 100 représentant la moyenne des mêmes prix en 1887, et les modiques dépenses que je viens de citer dépassaient le traitement moyen d'un instituteur, qui est resté stationnaire à 10 yen par mois en moyenne.

1. En fait, le bain très chaud (42 à 45°) non pas bihebdomadaire, mais pris chaque jour vers 6 heures du soir, est une chose de première nécessité pour les Japonais de toute classe, aussi propres pour eux-mêmes que pour leur habitation.

Les paysans ont certainement vu leur bien-être s'augmenter depuis l'abolition de l'ancien régime; la civilisation occidentale commence à pénétrer jusqu'à eux. Ils s'éclairent presque tous au pétrole; bien qu'encore insuffisamment pénétrés de la valeur du temps, ils ont pour la plupart acheté des pendules et s'en servent; beaucoup ont même adopté des chapeaux et des casquettes, tous les hommes ont renoncé à l'ancienne coiffure pour se couper les cheveux; il n'y a chez eux nulle hostilité de parti pris contre ce qui est nouveau, mais, au contraire, une grande curiosité, une disposition à expérimenter. L'instruction est obligatoire au moins en théorie et, en fait, 80 0/0 des garçons, 40 0/0 des filles fréquentent les écoles où l'on apprend à lire, à écrire quelques centaines de caractères chinois et les deux alphabets syllabiques japonais et où l'on donne, en outre, quelques leçons de choses. Peut-être cet enseignement, dont il a fallu recruter les maîtres à la hâte, est-il encore trop sous l'influence de la vieille culture chinoise, mais les idées modernes s'y sont déjà infiltrées et devront, en fin de compte, l'emporter. Le peuple japonais, même dans les campagnes, est sérieusement engagé dans la voie du progrès : il ne saurait être question de tout changer ici d'un coup de baguette, mais la première impulsion est donnée et n'a pas rencontré de résistance. Au point de vue agricole, il est certain que les paysans auraient nombre de choses à apprendre, non pas tant pour les cultures auxquelles ils se livrent déjà, qu'en ce qui concerne l'utilité de varier les productions suivant les pays et de ne pas s'obstiner à peu près partout à la culture presque exclusive du riz, en ce qui a trait aussi à l'élevage. Ces réformes sont difficiles parce que la petite pro-

priété, au milieu de toutes les qualités qu'elle possède, surtout chez un peuple aussi laborieux et soigneux que celui-ci, a le défaut de n'être pas novatrice. Elles seraient pourtant d'une grande importance dans ce pays où la population, déjà si serrée, s'accroît de 300 000 âmes par an et où une portion si restreinte du sol est utilisée.

CHAPITRE VI

Le développement du commerce japonais.

Progrès énorme des échanges extérieurs du Japon sextuplés depuis quinze ans. — Augmentation considérable des exportations d'objets manufacturés et des importations de matières premières. — Importation de capital sous forme de machines pour accroître la puissance de l'outillage industriel. — Part des divers pays du monde dans le commerce du Japon. — Reproches faits au commerce japonais : qualité souvent inférieure des produits manufacturés; inobservation fréquente des contrats. — Excédent des importations sur les exportations de 1894 à 1898; ses dangers. — Causes et caractère passager de ce phénomène.

Il n'est pas de témoignage plus éloquent des progrès qu'a faits le Japon depuis quelques années que le rapide développement de son commerce intérieur et extérieur. Les résultats de ce dernier sont régulièrement et très rapidement communiqués au public par les *Monthly Returns of the foreign trade of the Empire of Japan*, brochures que le Ministère des Finances publie tous les mois en japonais et en anglais, et qui donnent les renseignements les plus complets sur le commerce du mois précédent, joints à un résumé du mouvement des mois antérieurs du même exercice. Au printemps de chaque année, un

volume plus important donne des détails plus complets encore sur l'ensemble de l'année qui vient de finir. D'après les chiffres donnés par ces documents, qui — tout le monde s'accorde à le dire — sont dignes de la plus grande confiance, les exportations se sont élevées à 414 millions de francs et les importations à 693 millions de francs, soit ensemble 1 milliard 107 millions en 1898. C'est un chiffre sans précédent, qui vient couronner une ascension presque ininterrompue depuis trente ans; on en jugera par le tableau suivant : les chiffres sont exprimés en millions de yen; il faut tenir compte de la baisse graduelle du yen, de 5 fr. 18 avant 1875 à 2 fr. 59, cours demeuré à peu près constant depuis 1894.

COMMERCE EXTÉRIEUR AU JAPON.

	Importations.	Exportations.
1868	10,7	15,5
1879	33,0	28,2
1884	32,2	34,0
1889	66,2	70,2
1894	121,7	113,3
1895	138,7	136,2
1896	171,7	117.8
1897	219,3	163,1
1898	277,0	165,7

Le progrès est énorme, surtout depuis 1884, et en particulier dans les dernières années. Mais ce qui est plus intéressant encore que ce progrès lui-même, c'est l'étude de la composition du mouvement commercial et des causes qui ont particulièrement contribué à l'étendre.

Si l'on remonte à quinze ans en arrière, à 1883, on voit que sur 35 812 000 yen d'articles indigènes

exportés du Japon, il y avait 27 139 000 yen de denrées agricoles (dont 18 millions et demi pour la soie grège et les cocons, plus de la moitié du total, 6 100 000 pour le thé, 1 million pour le riz); 1 197 000 yen de produits des forêts et de la chasse ; 2 371 000 de produits de la pêche; 2 363 000 (dont 1 357 000 de charbon et 726 000 de cuivre) de matières minérales; enfin, 2 422 000 seulement d'articles manufacturés. Cette dernière catégorie ne comprenait guère que les produits des vieilles industries d'art du Japon : 544 000 yen de porcelaine et poteries ; 543 000 de laques ; 261 000 de papier ; des éventails, des ombrelles, des bronzes, des objets en bambou pour une centaine de mille yen chacun ; de soieries même on n'envoyait au dehors que pour 90 000 yen. Cinq ans plus tard, en 1888, la situation changeait déjà : les exportations de marchandises indigènes avaient passé à 64 891 000 yen ; il y avait un grand développement sur tous les chapitres, mais il était particulièrement marqué sur les deux dernières catégories. Les produits de l'agriculture ne formaient plus, en valeur, que 68,6 0/0 au lieu de 76.4 0/0 des sorties, ceux des forêts et de la chasse 3 0/0 au lieu de 3,4; ceux des pêcheries 5,2 au lieu de 6,7 0/0; par contre, les minéraux avaient passé de 6,7 à 11,2 0/0; les objets manufacturés de 6,8 à 11,8 0/0. Le Japon exportait pour 3 millions et demi de yen de cuivre, pour plus de 3 millions de houille. D'autre part, les fabriques de soieries envoyaient déjà pour 1 680 000 yen d'étoffes au dehors; toutes les industries d'art se développaient, sauf la laque demeurée stationnaire; enfin, on voyait apparaître sur les registres du commerce les produits de quelques industries essentiellement modernes, inconnues du vieux Japon et apportées d'Europe; les

plus importants étaient alors les allumettes, qui figuraient pour 740 000 yen.

Combien ces nouvelles branches ont pris d'importance aujourd'hui, un coup d'œil jeté sur les principaux articles exportés du Japon durant les trois dernières années le montrera.

PRINCIPALES EXPORTATIONS DU JAPON EN 1895-96-97-98.
(Millions de yen.)

	1898	1897	1896	1895
	—	—	—	—
Soie grège et cocons..........	42,0	55,6	28,8	48,0
Déchets et bourre de soie.....	2,7	3,0	2,8	2,9
Thé...........................	8,2	7,8	6,4	8,2
Riz...........................	5,9	6,1	7,9	7,2
Camphre.......................	1,2	1,3	1,1	1,5
Seiches.......................	?	1,4	1,1	1,0
Charbons de terre.............	15,2	11,5	8,9	7,6
Cuivre........................	7,3	5,8	5,5	5,2
Tissus et mouchoirs de soie...	16,0	13,2	12,0	15,3
Filés de coton................	20,1	13,5	4,0	1,0
Tissus de coton...............	2,6	2,6	2,3	2,4
Allumettes....................	6,3	5,6	5,0	4,7
Nattes et paillassons.........	6,3	6,4	5,3	4,8
Éventails et paravents........	?	1,2	1,0	0,8
Porcelaine et poteries........	2,0	1,8	2,0	2,0

Dans l'ensemble, les objets manufacturés exportés, dont je n'ai cité ci-dessus que les plus importants, avaient, en 1895, une valeur de 40 millions de yen et la même à 100 000 yen près en 1896. Pour 1897, on arrive à 52 millions de yen, pour 1898 à 63 millions. Ces chiffres représentent respectivement 30,34, 32 et 38 0/0 du total des sorties de produits indigènes; on est loin des 6 0/0 d'il y a quinze ans.

Les Japonais, à qui les allumettes chimiques auraient paru, en 1850, des engins mystérieux et magiques, en fournissent aujourd'hui toute l'Asie orientale, de la Corée à Singapore; leurs filés de

coton, fabriqués avec un textile qu'ils ne cultivent presque pas et qu'ils importent des Indes, viennent faire concurrence en Chine aux marchandises similaires importées de ces mêmes Indes; leurs soieries, comme leurs nattes, se répandent dans le monde entier; leur charbon, inférieur sans doute aux excellentes houilles du pays de Galles, trop gras, donnant trop de fumée, se consumant trop vite, mais bien meilleur marché, alimente tous les navires qui visitent les ports de l'Extrême-Orient, de la Corée au détroit de Malacca. Pendant ce temps, les anciens articles d'exportation conservent leur importance, l'accroissent même : l'augmentation des envois de soie grège témoigne des progrès faits par la sériciculture; dans les industries d'art, l'industrie tend évidemment à prédominer de plus en plus sur l'art, c'est, hélas! la tendance de la civilisation moderne; la quantité toutefois compense la qualité et si l'on n'exporte plus guère de pièces de très haute valeur, le Japon n'en envoie pas moins au dehors plus de laque et de porcelaine que jamais. Mais le fait le plus caractéristique du mouvement commercial japonais est, toutefois, l'exportation croissante des produits des nouvelles industries, au premier rang desquelles figure celle toute récente de la filature du coton.

La composition des importations s'est aussi notablement modifiée. En dehors du sucre et du pétrole, elle se composait à peu près exclusivement, il y a quinze ans, il y a douze ans même, d'articles manufacturés : filés et tissus, de coton surtout, fer ouvré et machines. Quant aux matières premières nécessaires à l'industrie, il n'en entrait, en 1883, que pour 500 000 yen à peine sur 32 millions, en 1886 pour 800 000 yen, dont 618 000 de coton brut. Dès 1888, le

chiffre relatif à ce dernier article avait presque décuplé et s'était élevé à 5 669 000 yen, représentant 38 millions de kilogrammes; en cette année, cependant, les matières premières ne formaient que 10 0/0 des entrées, les objets d'alimentation et nécessaires à l'existence (céréales, sucre, pétrole, etc.) 15 0/0; les objets manufacturés 75 0/0. Depuis lors, l'industrie cotonnière a crû à pas de géant et l'importation du coton brut a atteint 61 millions de kilogrammes en 1894, puis 86 en 1895, 101 en 1896 et 133 millions de kilogrammes valant 43 millions de yen en 1897. Cette marchandise vient aujourd'hui au premier rang de toutes celles que le Japon fait venir de l'étranger. En y joignant les autres matières premières (1 million de yen de laine, 934 000 yen de fer en gueuse, 477 000 yen d'acier, etc.), on arrive en 1897 à un total de 59 millions, soit, cette fois, 23 0/0 de l'ensemble des entrées, tandis que les articles de consommation forment 23 0/0 également. Le grand accroissement des articles de consommation dont il est entré aussi 59 millions de yen en 1897 contre 34 seulement l'année précédente provient de plusieurs causes, dont l'une est exceptionnelle : la mauvaise récolte de riz, en déficit de 20 0/0 sur la moyenne, qui a nécessité l'importation de 3 800 000 quintaux de riz valant 21 800 000 yen au lieu de 1 100 000 quintaux et 5 600 000 yen l'année précédente.

Mais il y a d'autres causes permanentes : en premier lieu, chaque année, même lorsque la récolte est suffisante, on importe pour 4 à 8 millions de yen de riz commun de Corée et d'Indo-Chine, afin de compenser l'exportation des riz supérieurs du Japon, qui atteint une somme à peu près équivalente et se dirige vers l'Europe et les États-Unis. Même avec la mau-

vaise récolte de l'année dernière cette exportation s'est élevée à 6 millions de yen : c'est un phénomène analogue à celui qui se produit en France pour les vins et un signe de progrès commercial. En dehors du riz, les arrivages de sucre ont énormément augmenté au Japon (192 millions de kilogrammes valant 19 800 000 yen en 1897 contre 136 millions de kilogrammes en 1896, 145 en 1895 et 64 en 1888); de même pour le pétrole : 61 millions de gallons (de 4 1/2 litres) valant 7 667 000 yen en 1897 contre 54 millions de gallons en 1896, 44 en 1895, 55 en 1894 et 37 en 1889. Le développement de ces articles correspond à l'accroissement du bien-être et des besoins de la population.

Passant enfin aux importations d'objets manufacturés, il faut y distinguer deux grandes catégories : d'une part, les marchandises d'usage individuel qui sont, elles aussi, en quelque sorte, des articles de consommation; d'autre part, les articles destinés à augmenter l'outillage économique du Japon en vue de la production ultérieure dans le pays même et qui constituent des capitaux.

Dans la première catégorie se rangent d'abord les tissus et les filés de coton et de laine, puis les montres; dans la seconde les machines, les fers et aciers ouvrés, la matériel de chemins de fer. Les filés de cotons sont entrés en 1897 pour 9 625 000 yen contre 11 372 000 en 1896, 7 411 000 en 1895, 9 987 000 en 1890, 5 190 000 en 1885. Si l'on tient compte que ces filés viennent à peu près exclusivement d'Angleterre et que la valeur en or du yen a fortement baissé, on voit que cette importation n'augmente pas : sa constance relative correspond, étant donné l'accroissement énorme de la production indigène, à

une grande augmentation de la consommation; les filés importés aujourd'hui sont, du reste, des articles fins que le Japon ne produit guère. Les tissus de coton sont arrivés pour 9 800 000 yen contre 12 000 000 en 1896, 6 900 000 en 1895, 4 131 000 en 1890, 4 300 000 en 1885; il y a ici augmentation, venant toujours d'un fort accroissement de consommation. En ce qui concerne les filés de laine, on note 1 337 000 yen en 1897, 1 100 000 en 1896, 951 000 en 1894, 494 000 en 1890 et, pour les tissus, 10 200 000 en 1897, 18 millions en 1896, 12 300 000 en 1895, 8 400 000 en 1890 et 1 900 000 en 1885; l'industrie de la laine n'existe encore presque pas au Japon, où cette matière était tout à fait inconnue avant l'arrivée des Européens, car il ne s'y trouve pas un seul mouton [1]. Les montres, que j'ai rattachées à cette catégorie, étaient entrées, en 1897, au Japon, au nombre de 305 894 valant 4 901 000 yen, contre 248 815 valant 1 897 000 yen l'année précédente; on voit qu'elles sont fort bon marché, moins de 15 francs chacune.

La seconde classe d'articles manufacturés importés comprend pour 1897 : 8 300 000 yen de fers ouvrés, 13 600 000 de machines et chaudières, 5 100 000 de locomotives et wagons, 3 300 000 de rails et 2 millions d'autres matériaux de chemins de fer, ensemble 32 300 000 yen (soit 15 0/0 de l'importation totale) contre 19 millions en 1896, 15 millions en 1895, 7 millions et demi en 1890 et 3 millions en 1885. Ce développement est l'effet du grand mouvement industriel commencé il y a dix ans, mais qui a pris un essor extraordinaire depuis la guerre, et est beaucoup plus rapide que celui de la catégorie précédente. Il

1. L'ensemble des filés et tissus de toute sorte importés en 1897 atteint ainsi 31 millions de yen.

atteste, comme les exportations, l'augmentation de la puissance productive du Japon, alors que la marche des autres importations fait ressortir l'accroissement de la consommation, qui est la conséquence du progrès de la richesse publique.

Au point de vue de sa répartition entre les différents pays, le commerce extérieur du Japon se partageait ainsi en 1896 (en millions de yen) :

	Exportation du Japon.	Importation au Japon.	Total.
Iles-Britanniques	9	59,2	68,2
États-Unis	31,5	16,4	47,8
Chine	13,8	21,3	35,1
Hong-Kong	20	9,1	29,7
Inde britannique	4,5	22,5	27
France	19	7,7	26,7
Allemagne	3	17,2	20,2
Corée	3,4	5,1	8,5

Les autres pays ont tous avec le Japon un mouvement commercial inférieur à 4 millions de yen. En tête vient la Belgique (3,2), puis la Suisse (3,1), la Russie d'Asie (3,1), l'Italie (2,8), l'Australie (2,3), les Philippines (2), l'Indo-Chine française (1,7), le Canada (1,6), etc. L'importance des échanges avec Hong-Kong laisse subsister une certaine incertitude sur les relations réelles avec d'autres pays, car cette colonie n'est qu'un centre de distribution. Le tableau ci-dessus montre la grande prépondérance à l'importation du commerce britannique, d'où viennent pour ainsi dire tous les tissus et filés de coton, plus des neuf dixièmes des machines et des fers, sauf les clous, près de la moitié des tissus de laine, en un mot l'énorme majorité des articles manufacturés; l'Allemagne envoie aussi des machines, des draps, presque tous les clous de fer, de l'alcool, du papier, du sucre;

la Belgique et la Russie expédient aussi des articles manufacturés et n'importent presque rien. La principale des exportations françaises est la mousseline de laine (5 700 000 yen) dont nous avons presque le monopole. Un cinquième environ des envois des États-Unis se compose de machines, de métaux ouvrés et autres objets fabriqués, le reste comprenant du pétrole, du coton brut, de la farine et des cuirs. Les autres pays n'envoient guère que des matières premières et des articles de consommation : coton de l'Inde, qui est le grand fournisseur des filatures japonaises, et de Chine; riz et soie de Chine, de Corée et d'Indo-Chine; pétrole de Transcaucasie, laines d'Australie.

A l'exportation, les États-Unis et en second lieu la France, puis, fort en arrière, l'Italie, sont les principaux clients du Japon pour les soies grèges et aussi, dans le même ordre, pour les tissus de soie. Les cinq sixièmes du thé vont de même en Amérique, et le reste en Angleterre. Les filés de coton et les allumettes sont expédiés en Chine, en Corée et, pour les dernières, jusque dans l'Inde, le charbon sur toutes les côtes asiatiques du Pacifique, le cuivre à Hong-Kong, en Allemagne et en Angleterre. Enfin, le riz, le camphre, les nattes et paillassons, ainsi que les produits des industries d'art, sont répartis entre la plupart des pays d'Europe et les États-Unis.

Au brillant tableau du commerce japonais qui s'est développé avec une rapidité sans rivale, il existe cependant quelques ombres. L'un de ces traits défavorables, c'est que beaucoup de produits manufacturés du Japon encourent le reproche d'être de mauvaise qualité. Lorsque les industriels japonais entreprennent de fabriquer un article, ils le font

d'abord très bien, puis, dit-on, se relâchent peu à peu, soit par négligence, soit parce que, la concurrence augmentant, ils veulent maintenir leurs bénéfices et livrent des produits inférieurs. On ne peut douter qu'il y ait dans ce reproche une part sérieuse de vérité et les Japonais instruits l'avouent eux-mêmes en le déplorant. Il est facile de citer des exemples : les allumettes sont moins bonnes qu'elles n'étaient autrefois. On se plaint aussi de la qualité de plus en plus médiocre des soieries dites *haboutaye* et surtout des mouchoirs de soie. Aussi l'exportation de ces derniers est-elle tombée de 1 855 000 douzaines en 1895, à 1 799 000 en 1896 et 1 157 000 en 1897. Celle des haboutaye est, il est vrai, plus forte que jamais. Néanmoins, cette détérioration rapide des produits de certaines des nouvelles industries du pays est inquiétante. On le sent bien et l'on s'efforce maintenant de réagir contre cette fâcheuse tendance; il semble qu'on y ait déjà réussi dans une assez large mesure. Sans doute, notre temps est plutôt celui des articles fabriqués en grand nombre, vite et à bon marché, qui s'usent tôt et qu'on remplace au bout de peu de temps, que celui des objets soignés, produits en petit nombre, durant longtemps et se prêtant aux réparations. Le commerce allemand, si brillant aujourd'hui, a dû, surtout à ses débuts, une bonne partie de son essor à la vente d'articles à bas prix, imitant les marchandises françaises et anglaises, et traitées dédaigneusement de camelote; malgré les progrès de l'industrie germanique, ce genre de produits occupe encore une large place dans ses exportations. Néanmoins, le Japon doit se souvenir qu'il serait imprudent de forcer la note.

Les négociants étrangers accusent encore, d'une

façon plus précise, les commerçants japonais de manquer de loyauté, de ne pas se soucier de leurs engagements, de chercher la moindre échappatoire que peut offrir un contrat, s'il arrive que son exécution entraîne pour eux une perte, ou s'ils croient pouvoir réaliser en ne l'observant pas un bénéfice supérieur : on fait remarquer souvent le contraste de cette conduite avec la fidélité à leur parole des grands commerçants chinois[1]. Force est encore ici de reconnaître qu'il y a trop de vrai dans ces reproches. Les Japonais, peuple féodal et militaire, qui honoraient le métier des armes, les lettres et les arts, ont, durant toute leur histoire, méprisé le commerce et l'ont abandonné aux classes inférieures. Les hommes qui s'y adonnaient n'étaient guère plus considérés s'ils étaient honnêtes que s'ils ne l'étaient pas. Aussi prenaient-ils souvent ce dernier parti. En Chine, au contraire, les marchands ont toujours formé, après les lettrés, la classe la plus honorée de l'Empire, alors que les militaires étaient méprisés et se recrutaient dans la lie de la population. Les idées ont beaucoup changé au Japon depuis trente ans, mais la plupart des commerçants sont encore les mêmes que ceux qui exerçaient cette profession auparavant, ou leurs fils, et il n'est pas étonnant que leur moralité ne soit pas, dès lors, bien élevée. Il n'y a pas si longtemps, ne l'oublions pas, qu'on a découvert en Europe que *honesty is the best policy*, que l'intérêt même du com-

1. Peut-être exagère-t-on un peu, cependant, la probité des Chinois en matière commerciale. Sans doute les grandes maisons de thés, de soies, etc., sont fidèles aux contrats, même verbaux, qu'elles peuvent conclure, après avoir consciencieusement cherché à « mettre dedans » ceux à qui elles ont affaire dans la rédaction de ces contrats. Dès qu'on sort d'une mince couche supérieure, on est fort loin de trouver cette probité relative.

merçant lui commande d'être probe. On ne pratiquait guère cette maxime au moyen âge ni sans doute dans l'antiquité, puisque le dieu du commerce y était le même que celui des voleurs. Avant la Restauration de 1868, les Japonais en étaient encore aux préjugés de la période féodale. Les préjugés eux-mêmes ont disparu, plus complètement peut-être qu'en Europe, mais certains de leurs effets subsistent.

Le temps non plus n'est pas encore toujours apprécié à sa juste valeur. Les négociants étrangers des ports ouverts se plaignent peut-être plus encore de l'inexactitude que du manque de loyauté de leurs correspondants indigènes qui semblent ne pas comprendre qu'un retard, ne fût-il que de trois ou quatre jours, a les plus graves inconvénients, peut occasionner des pertes sérieuses à la maison européenne qui comptait recevoir sa marchandise en temps donné, et causer aussi un grand préjudice au fabricant japonais lui-même, qui est exposé à se voir laisser pour compte la fourniture livrée après le moment convenu. L'un des plus vifs désirs des Japonais c'est de voir leur commerce, leur commerce d'exportation surtout, passer des mains des étrangers, où la plus grande partie en est concentrée aujourd'hui, à celle des nationaux. Bien qu'un léger mouvement se produise en ce sens, il ne pourra prendre d'extension que le jour où ils auront acquis des habitudes commerciales plus régulières.

Enfin un autre point qui a été un moment inquiétant, c'est l'excédent énorme des importations sur les exportations pendant les trois années 1896, 1897 et 1898. Le même phénomène s'était sans doute produit, quoique d'une manière moins accusée, pendant toute la décade de 1870-1880, alors que le Japon se

constituait un premier outillage européen sommaire. Mais il avait fait place ensuite, jusqu'en 1893 inclusivement, à une prépondérance constante des sorties de marchandises sauf en 1889. Depuis, la balance du commerce a de nouveau penché dans le sens défavorable au Japon et cela d'une manière extrêmement prononcée en 1896, 1897 et 1898. Il est vrai qu'une notable partie de cet excédent, pour les deux dernières années, provient de deux causes toutes temporaires : d'abord les deux mauvaises récoltes de riz de 1896 et 1897 ont amené en 1897 et 1898 des importations de cette céréale s'élevant à 21 et 48 millions de yen respectivement, au lieu de 6 à 8 millions, chiffre habituel; en second lieu certains produits ont été importés en quantités particulièrement considérables en 1898 pour échapper à l'application, à partir du 1er janvier 1899, de tarifs douaniers plus élevés, établis, du reste, dans un but purement fiscal. Pour le reste, ce fort excédent des importations provient en notable partie de l'augmentation de l'outillage national et correspond à un accroissement de la force productrice du pays; il aura pour résultat, dans quelques années, quand la période d'installation sera franchie, une grande expansion des exportations. Mais, outre que le mouvement industriel a été peut-être mené un peu bien vite au Japon, l'excès d'importations coïncidant avec une réforme monétaire, aurait pu, s'il avait persisté, en compromettre sérieusement le succès, par les sorties d'or qu'il provoquait. Sans doute, l'indemnité de guerre chinoise a fait entrer de l'or dans le pays; mais il doit être en grande partie employé à payer des commandes de navires et de matériel de guerre qui ne figurent pas aux tableaux de la douane; c'est la seule créance du

Japon sur le dehors et elle eût été vite absorbée. Heureusement le commerce a repris en 1899 une marche plus normale; grâce à la bonne récolte de 1898 et à l'arrêt de l'emballement industriel exagéré, les entrées ont de nouveau dépassé les sorties et toute crainte de crise paraît écartée de ce côté.

L'essor du commerce japonais depuis un quart de siècle est vraiment extraordinaire. L'augmentation de la production nationale qui en est la cause est le fruit de l'énergie de ce peuple, et cette qualité qu'il possède à un si haut degré est rassurante pour son avenir. Sans doute, les progrès ne seront pas toujours aussi rapides, la concurrence des usines qui commencent à s'élever dans les ports ouverts de Chine pourra ralentir le développement de certaines branches, mais il ne faut pas oublier que les salaires haussent à Shanghaï, aussi bien qu'à Osaka ou à Tokio, et qu'avec l'accroissement du bien-être les besoins augmentent partout. L'acquisition de Formose permettra peut-être un jour au Japon de trouver du coton et d'autres denrées tropicales à ses portes, sur son territoire même. L'excellence de sa position géographique et sa nombreuse population maritime lui garantissent, s'il est sage, un rôle de premier ordre dans le commerce du Pacifique.

CHAPITRE VII

Les finances du Japon.

Remarquable prospérité des finances japonaises à la veille de la guerre avec la Chine. — L'origine du problème financier qui se pose au Japon aujourd'hui n'est pas la guerre, mais le programme militaire, naval et de travaux publics adopté par le gouvernement à la suite de cette guerre; frais d'exécution de ce programme : 515 millions de yen (1 280 millions de francs), dont 325 millions de yen de dépenses militaires et navales. — Ressources disponibles, nécessité d'emprunter 240 millions de yen (600 millions de francs); projet d'échelonner sur neuf exercices les emprunts, comme les dépenses. — Impossibilité de placer des emprunts sur le marché intérieur, tous les capitaux du Japon étant immobilisés dans l'industrie; hésitations des Japonais à recourir au crédit de l'étranger, émission d'un emprunt extérieur 4 0/0 en 1899. — Charges qui incomberont au Japon après l'achèvement du programme d'expansion (1905) : doublement du budget ordinaire. — Le budget des recettes et ses ressources. — Progression du produit des impôts existants d'ici à 1905. — Nécessité d'aggraver cependant certaines taxes; projet de le faire pour l'impôt foncier et l'impôt des boissons. — Possibilité pour le Japon de supporter ces nouvelles charges; l'impôt comparé à la population au Japon et en d'autres pays. — Perspectives des finances japonaises.

Avant la guerre avec la Chine, les finances du Japon étaient des plus brillantes : l'exercice 1893-94, dont la fin précéda de quelques mois seulement l'ouverture des hostilités[1] et qui est le dernier dont les

1. L'année fiscale japonaise commence le 1er avril pour finir le 31 mars.

comptes définitifs aient été publiés, comportait 85 883 001 yen de recettes ordinaires et 3 159 129 yen de recettes extraordinaires, soit en tout 89 042 130 yen contre 84 581 872 yen de dépenses. Il se soldait ainsi par un excédent de 4 460 258 yen ou treize millions de francs environ, au change moyen de cette période; sur un budget de 260 millions, c'était un fort beau résultat, et ce n'était pas là une exception : depuis l'année fiscale 1886-87 — je n'ai pas sous les yeux de chiffres précis de date antérieure — il n'y avait eu de déficit qu'une seule fois, en 1891-92, à cause des dépenses extraordinaires nécessitées par l'effroyable tremblement de terre de 1891, le plus terrible qu'ait vu le Japon, qui, cependant, en voit beaucoup. Toute la gestion financière des années précédentes se trouve résumée dans ce fait qu'au début de l'année fiscale 1896-97, une somme de 39 millions de yen provenant d'excédents accumulés, se trouvait à la disposition du Trésor bien que 23 millions eussent déjà été prélevés sur ce fonds pour les frais de la guerre.

D'autre part, la dette publique n'atteignait au même moment que 283 millions et demi de yen (dont 15 700 000 yen de papier-monnaie d'État en circulation), elle avait diminué depuis 1890-91 de 23 millions (dont 14 millions et demi grâce au retrait du papier-monnaie). Ces billets d'État avaient été émis à une époque où le nouveau régime n'était pas encore bien assis, où l'on avait à réprimer l'insurrection de Satsuma et où le gouvernement ne pouvait se procurer de capitaux qu'à des taux démesurés; en 1881, la prime de l'argent, étalon monétaire du pays, s'était élevée à 70 0/0; grâce aux énergiques et habiles mesures du comte Matsukata, devenu alors ministre des finances, elle était tombée à 9 0/0 dès 1884; en 1886, on

revenait au pair avec l'argent; le papier-monnaie de l'État et des banques nationales était progressivement retiré de la circulation [1] et remplacé par les billets remboursables à vue de la Banque du Japon. En résumé, si l'on compare les chiffres de la dette et du budget à celui de la population, 41 millions et demi d'habitants, on ne peut vraiment qu'envier la situation financière de cet empire à la veille de la guerre et l'on est étonné que certains prophètes de malheur aient cru pouvoir, dès cette époque, prédire des catastrophes à un pays dont la fortune publique était si sagement administrée.

Les dépenses de la guerre devaient être couvertes par un emprunt 5 0/0 de 200 millions de yen, voté par la Diète au début des hostilités; en réalité, il n'avait encore été émis au moment de la paix que 81 800 000 yen de titres, et, au lieu d'offrir au public le complément tout entier, le gouvernement japonais résolut d'affecter au paiement des frais qu'avait entraînés la lutte 80 millions de yen prélevés sur l'indemnité imposée à la Chine, 23 430 000 yen provenant des disponibilités des exercices antérieurs, 3 880 000 yen de dons volontaires et de n'émettre le reste de l'emprunt que jusqu'à concurrence d'un total de 125 millions de yen. L'ensemble de ces ressources atteignait ainsi 232 310 000 yen alors que les dépenses de la guerre étaient estimées approximativement à 230 millions. Ces diverses opérations ne donnaient lieu à aucune difficulté et ce n'est pas d'elles que sont nées directement les questions délicates qui se posent aujourd'hui.

L'origine du problème financier en face duquel se

1. Le retrait sera complètement achevé en 1900.

trouve le Japon est le vaste mouvement d'expansion militaire, maritime, industrielle et commerciale dans lequel il s'est engagé à la suite de la guerre. Durant les années 1895 et 1896, les nouvelles entreprises ont poussé de tous côtés et l'État n'est pas resté en arrière des particuliers : il a décidé de doubler l'armée en portant de six à douze le nombre des divisions (non compris la garde impériale), ce qui donnerait un effectif d'environ 150 000 hommes au lieu de 70 000 à 75 000 sur le pied de paix, et de 500 000 au lieu de 270 000 à 280 000 sur le pied de guerre. De même, la flotte doit être portée à 67 navires, dont 7 cuirassés de premier rang, avec un déplacement de 258 000 tonnes (non compris 11 contre-torpilleurs et 115 torpilleurs), au lieu qu'avant la guerre elle ne comprenait que 43 navires de 78 000 tonnes en tout, plus 26 torpilleurs, sans un seul cuirassé. L'établissement de nombreux arsenaux et de fortifications complète ce programme. En dehors des dépenses militaires, des sommes très considérables doivent être réparties en constructions de chemins de fer, extension des réseaux téléphoniques, contributions de l'État au creusement de divers ports de commerce, subventions à la marine marchande, organisation d'une seconde université à Kioto, etc. Le plan d'extension des chemins de fer, qui remonte à la période antérieure à la guerre, a reçu l'assentiment de la Diète en 1893 et doit être achevé en 1910; les autres travaux et les accroissements de l'armée et de la flotte constituent le grand programme d'expansion que le cabinet Ito a fait accepter par les Chambres, aussitôt après le rétablissement de la paix; les dépenses ainsi engagées sont réparties sur dix exercices, de 1896-1897 à 1905-1906. Quelques complé-

ments ont encore été ajoutés aux projets primitifs dans la session parlementaire de 1896-1897. Le tableau suivant résume les diverses dépenses que doit entraîner (y compris les chemins de fer décidés en 1893) l'exécution de ce vaste plan qui a commencé dans l'année fiscale 1896-1897 :

Nature des dépenses.	Millions de yen.
Marine et arsenaux	226,5
Armée	82,2
Fortifications	9,4
Diverses dépenses militaires	6,8
Constructions de chemins de fer	79,8
Doublements de lignes et améliorations diverses.	26,5
Téléphones	12,8
Constructions de ports	7,9
Défenses contre les inondations	19,7
Subvention à des banques [1]	20,6
Établissement du monopole du tabac	8,2
Subvention à l'industrie, au commerce et à l'agriculture et travaux publics divers	14.6
	515,0

exactement 515 010 769 yen, dont 324 956 706 yen de dépenses militaires ou improductives et 190 054 063 yen de dépenses dites « productives ».

Voilà le passif du programme; qu'avons-nous maintenant à l'actif? — D'abord un emprunt des chemins de fer, voté en 1893, à émettre au fur et à mesure des besoins et couvrant entièrement les dépenses de construction des nouvelles lignes; en second lieu, l'indemnité de guerre chinoise : celle-ci s'élève en tout à 200 millions de taëls, plus 30 millions de taëls à titre de compensation pour la rétrocession de la presqu'île de Liao-Toung, imposée au Japon par la Russie, la France et l'Allemagne. Ces 30 millions

1. Au Crédit Foncier et aux banques agricoles et industrielles locales qu'on est en train d'organiser en ce moment.

ainsi que les 50 premiers millions de taëls de l'indemnité proprement dite furent versés le 8 novembre 1895; le reste devait être payé par acomptes échéant le 8 mai de chaque année jusqu'en 1902; la Chine se réservait le droit, dont elle usa, de s'acquitter en entier avant le 8 mai 1898 et, en ce cas, était affranchie de tous les intérêts qu'elle aurait dû verser autrement. Les hommes d'État japonais établirent naturellement leurs calculs en prévision de cette libération anticipée et ne comptèrent que sur 230 millions de taëls, soit 341 millions de yen[1]; sur cette somme, 80 millions de yen avaient été passés au compte de la guerre; il restait donc 261 millions. Le troisième chapitre de l'actif est constitué par les disponibilités du Trésor provenant d'excédents de recettes accumulés : elles s'élevaient à 39 millions au 1er avril 1896 et il faut y joindre 5 millions que font ressortir les comptes provisoires de l'exercice 1896-97. Enfin, l'écart entre l'ensemble de ces ressources et les dépenses prévues devait être comblé par un emprunt dit « emprunt pour les entreprises de l'État ». Voici donc comment s'établit l'actif du programme d'expansion :

		Millions de yen.
Indemnité chinoise		261,0
Excédents des exercices antérieurs		44,0
Emprunt des chemins de fer	79,8	214,8
Emprunt des entreprises de l'État	135,0	
		519,8

1. Les Japonais ont eu soin de stipuler que l'indemnité serait payée en or, *au change du taël en mai 1895*; cela leur permettait de savoir au juste sur quelle somme ils pourraient compter et avait une grande importance, le Japon ayant aujourd'hui passé à l'étalon d'or et la plus grande partie de l'indemnité devant être employée en achats en Europe et aux États-Unis.

Les dépenses étant de 515 millions, il resterait donc un excédent de près de 5 millions, grâce aux résultats favorables de l'année fiscale 1896-97.

A côté de ce plan financier il restait une charge de la guerre que l'on n'avait pas prévue : on avait supposé que l'île de Formose se suffirait à elle-même. Il a fallu bientôt renoncer à cette illusion et le gouvernement a décidé d'accorder à la nouvelle acquisition, pendant un certain nombre d'années, une subvention, sur le budget de la métropole, d'environ 6 millions de yen en moyenne; afin de pourvoir à cette aggravation du passif résultant de la guerre, on aura d'abord l'appoint de certaines ressources qui, bien que qualifiées officiellement d'extraordinaires, reviennent en fait tous les ans dans le budget japonais (contributions et restitutions volontaires, ventes de biens de l'État, intérêts de fonds divers, etc.). Ces recettes s'élèvent, bon an mal an, à quelque 2 millions de yen et, d'ici à 1905-1906, l'année d'achèvement du programme d'expansion, pourront fournir 15 à 18 millions. Pour le reste il faudrait recourir à l'emprunt et en admettant que, durant cette période, la subvention du budget japonais à Formose — qui ira s'affaiblissant — s'élève à une quarantaine de millions, il convient d'ajouter 20 à 25 millions au total des emprunts. C'est, en résumé, 240 millions de yen environ que le Japon devait emprunter à partir de 1896-97 pour faire face aux dépenses extraordinaires qu'il s'est imposées. D'autre part, une fois ces dépenses faites, son budget ordinaire se trouvera très fortement augmenté par la nécessité d'entretenir une armée et une flotte doubles de ce qu'elles étaient auparavant.

Cela étant, deux questions se sont posées. En premier lieu : peut-on aisément trouver à emprunter

600 millions de francs et où faut-il s'adresser pour ce faire? En second lieu : le pays sera-t-il assez riche, une fois le plan exécuté, pour subvenir aux besoins accrus de l'État et par quel moyen obtiendra-t-on les nouvelles ressources ordinaires indispensables?

C'est de la première question que vient la difficulté. Non seulement le Japon avait besoin d'emprunter 240 millions de yen, mais il fallait qu'il en empruntât une grande partie à bref délai. Très naturellement, en effet, on a décidé d'exécuter tout de suite les parties essentielles du programme d'expansion, surtout en ce qui a trait à la défense nationale, et les exercices 1896-97, 1897-98 et 1898-99 étaient les plus chargés de dépenses extraordinaires. Le budget extraordinaire du premier s'élevait à 103, celui du second à 142, celui du troisième à plus de 60 millions de yen. En aucun cas les excédents des exercices antérieurs et la partie déjà payée de l'indemnité (qui était de 206 millions de yen, dont 80 avaient été affectés aux dépenses de la guerre) n'auraient pu suffire à se procurer de pareilles sommes. Aussi prévoyait-on 18 300 000 yen d'emprunts pour 1896-97 et 68 800 000 pour 1897-98. En 1898-99 on devait encore en émettre pour 45 millions. Or le fait grave qui s'est produit est celui-ci : en 1896-97 les émissions ont été assez aisément absorbées par le public; mais, en 1897-98 on n'a pu se procurer que le tiers de la somme prévue, parce que les conditions du marché étaient trop défavorables, parce que le capital disponible manquait : tandis que l'été de 1897 on plaçait à Londres 40 millions de yen d'emprunt japonais 5 0/0 au pair [1], le gouvernement offrait au public indigène

1. Pour cet emprunt la Banque du Japon, qui avait pris ces titres lors de la guerre, avait, il est vrai, donné sa garantie

des titres portant même intérêt à 94, et c'est à grand'peine qu'ils étaient souscrits.

Tout le capital du Japon est immobilisé, soit dans les emprunts d'État précédemment contractés, soit dans les innombrables entreprises industrielles nées depuis quelques années en ce pays. Lorsqu'on songe que le milliard de francs auquel s'est élevée, à la suite de la guerre, la dette publique est, pour les neuf dixièmes, entre les mains des Japonais, que c'est avec leur propre argent qu'ils ont construit leurs 5 000 kilomètres de chemins de fer et établi toutes leurs industries nouvelles, il n'y a pas lieu d'être étonné de cette absence de capitaux disponibles. Elle s'est fait sentir partout depuis 1897, notamment dans la difficulté pour les entreprises nouvelles à obtenir le versement complet du montant de leurs actions et aussi dans le taux d'intérêt que les banques allouent à leurs dépôts et que les principales d'entre elles ont porté à 7 0/0 sur les dépôts à un an. En présence de l'impossibilité certaine de trouver à placer à l'intérieur les emprunts prévus, on n'avait guère que deux alternatives : contracter un emprunt extérieur ou ramener à des proportions plus modestes le programme d'expansion.

Le résultat d'un appel aux capitaux étrangers n'aurait guère été douteux pourvu qu'on leur offrît une rémunération attrayante de 5 à 5 1/4 0/0. Le Japon présente des garanties sérieuses; ses finances ont été sagement menées jusqu'à présent et il ne paraît pas imposé au delà des forces de son peuple. Mais il semble qu'il y ait eu contre un emprunt extérieur une opposition assez sérieuse chez un grand

spéciale qu'ils seraient toujours payés en or au change de 2 shillings et 1/2 penny.

nombre de personnes. Ce sentiment a deux causes : d'abord la crainte de compromettre l'entière liberté du pays, de fournir à l'étranger un prétexte à s'immiscer dans ses affaires, si, pour une raison quelconque, il éprouvait des difficultés à faire face à ses engagements; puis l'orgueil national qui juge humiliant pour le Japon de devenir le débiteur de l'Europe. Ce second motif est peut-être le plus puissant. Il repose, il faut l'avouer, sur une conception tout à fait outrée de ce que peut être la dignité d'un peuple. Ce qu'ont fait toutes les grandes puissances du monde, sauf peut-être l'Angleterre et la France, le Japon peut le faire sans déroger. Son gouvernement, après de trop longues hésitations, où il a peut-être laissé passer le moment le plus opportun, s'est enfin décidé en juin 1899 à émettre sur la place de Londres un emprunt 4 0/0 au cours de 90 francs. Le prix d'émission, trop élevé, n'a guère séduit le public; mais la partie non souscrite de l'emprunt sera écoulée peu à peu; elle sera avancée par les banques chargées de l'émission et le Trésor japonais se trouvera ainsi en possession de fonds suffisants pour continuer son programme en attendant que le marché intérieur soit moins engorgé. En ce qui concerne la fidélité du Japon à ses engagements, le point d'honneur national, si chatouilleux, nous est une garantie qu'il n'y manquera pas de gaieté de cœur et fera tout ce qui est humainement possible pour les tenir. D'ailleurs, ses ressources, que je vais analyser brièvement, paraissent devoir lui permettre de trouver assez aisément les recettes nécessaires pour pourvoir aux intérêts des emprunts et aux dépenses permanentes qui résulteront pour lui de son plus grand train de vie.

Résumons, tout d'abord, les principales recettes du budget japonais d'après la loi de finances de l'exercice 1897-98 [1].

	Millions de yen.
Impôt foncier	38,7
— sur le revenu	1,9
— sur les boissons	29,9
— sur le tabac	3,1
Enregistrement	7,5
Impôt sur les ventes, contrats, etc.	5,9
Droit de douanes	6,6
Impôts divers	4,9
Recettes des postes et télégraphes	12,1
Bénéfices des chemins de fer de l'État	5,4
Produits du domaine	2,9
Ressources diverses	2,5
Recettes de Formose	8,1
Total des recettes ordinaires	129,5

Ce budget est moitié plus gros que celui de 1893-94 dont nous citons plus haut le total et dont les recettes ordinaires n'atteignent pas tout à fait 86 millions. L'augmentation vient de quatre chefs : 1° une grande plus-value du produit des services publics, chemins de fer et postes ; 2° une légère plus-value des impôts dont le taux n'a pas été changé et des revenus du domaine; 3° l'établissement de deux taxes nouvelles : l'enregistrement et l'impôt sur les ventes, contrats et autres actes de commerce dont l'ensemble correspond à notre enregistrement ; comme quelques anciens petits impôts ont été supprimés, l'augmentation, de ce chef, ressort à un peu moins

1. Il importe de remarquer que, dans ce budget, les 5 400 000 yen portés au titre des chemins de fer sont l'excédent des recettes brutes sur les dépenses d'exploitation ; les 12 100 000 yen produits par les postes et télégraphes sont, au contraire, des recettes brutes sans aucune défalcation.

de 12 millions; 4° enfin, du remaniement de l'impôt des boissons, augmenté de 11 millions et demi, et de celui des tabacs, transformé en un monopole dont les effets se sont encore très peu fait sentir sur cet exercice 1897-98, car il n'est entré en vigueur que le 1er janvier 1898. Il faut encore ajouter les recettes de Formose, qui ne sont malheureusement pas des recettes nettes.

Le revenu total de l'année fiscale 1897-98, soit 129 millions de yen, dépasse de six millions les dépenses ordinaires; mais celles-ci n'ont pas encore atteint, à beaucoup près, le chiffre auquel elles s'élèveront après l'achèvement du programme d'expansion. Des calculs qu'il serait trop long et fastidieux de reproduire ici, mais qui paraissent raisonnables et reposent sur des données officielles, évaluent les dépenses ordinaires probables de l'exercice 1904-1905, alors que le fameux programme sera achevé à quelques insignifiants détails près, à 173 millions de yen. C'est donc à ce niveau qu'il faut hausser les recettes; elles doivent par conséquent être augmentées encore de 44 millions. Où peut-on trouver cette somme considérable?

Tout d'abord l'expérience montre que le produit des impôts au Japon a une tendance naturelle à augmenter de 1 1/4 à 1 1/2 0/0 par an : ces chiffres s'appliquent à la période qui s'étend de 1887 à 1894, antérieurement à la guerre, et ne sont ainsi affectés par aucune cause perturbatrice. L'ensemble du produit des impôts pour 1897-98 est de 98 millions, mais il comprend plusieurs impôts nouveaux et il y aurait peut-être un peu d'optimisme à leur appliquer le même taux de croissance qu'aux anciens. En ne prenant qu'un taux moitié moindre, 3/4 0/0 par an, on aurait encore, d'ici à 1904-05, une augmentation de

5 millions. D'autre part, le tarif douanier que les traités avec les puissances étrangères forçaient à maintenir très bas vient d'être modifié, à la suite de la revision de ces traités, et le produit des droits se trouvera augmenté de 6 millions. Le monopole du tabac nouvellement institué devra produire, estime-t-on, 8 millions de yen nets par an; c'est une augmentation de 5 millions sur les droits actuels. Bien que le système adopté à ce sujet par le gouvernement japonais paraisse prêter à critique et susceptible de donner quelques mécomptes, admettons ce chiffre. Il reste encore 28 millions à trouver.

Une bonne partie sera certainement fournie par l'augmentation des recettes des postes, télégraphes et téléphones, par l'accroissement des bénéfices des chemins de fer de l'État actuellement existants, et par l'exploitation de ceux qu'on construit. Nous sommes toutefois ici sur un terrain un peu incertain. Les dernières années ont été signalées par un développement économique extraordinaire qui a, depuis trois ans, subi un temps d'arrêt — une halte n'a rien d'étonnant après une marche en avant si rapide. — Si persuadé qu'on soit que le mouvement reprendra et que le Japon est loin d'avoir dit son dernier mot, il n'est que raisonnable de penser que les recettes des postes et des chemins de fer pourront s'accroître un peu moins vite pendant les années qui viennent et que les nouvelles voies ferrées seront, sans doute, moins productives que celles qui existent déjà et traversent les régions les plus riches. Dans l'intervalle des quatre années 1892-1896 le produit net du réseau de l'État a doublé, sans augmentation importante de longueur. En 1904, il comptera 2 000 kilomètres au lieu de 955 en 1897. Il n'est donc pas exagéré de

penser qu'à ce moment les bénéfices de l'ensemble auront doublé, ce qui fera encore un appoint de 5 1/2 millions de yen. Quant aux postes, télégraphes et téléphones, dont les recettes brutes ont augmenté de 80 0/0 depuis quatre ans, en admettant un taux d'accroissement moitié moindre jusqu'à l'exercice 1904-1905, on aurait alors un produit de 70 0/0 plus fort qu'en 1897-1898, soit une augmentation de 8 millions et demi. Voilà donc 14 millions sur les 28 que nous cherchions.

Les quatorze autres millions doivent, en admettant ces estimations qui n'ont rien, je crois, de trop optimiste, être demandés à l'impôt. Peuvent-ils être obtenus sans graves difficultés? Le nœud de la question est là, et la réponse ne paraît réellement guère douteuse. Le poids de l'impôt foncier était avant la Restauration et même à la fin du XVIIe siècle, d'après des documents très complets qui remontent à cette époque, sept fois plus lourd qu'aujourd'hui. Payé en nature, en riz, ou en quantités équivalentes d'autres produits, il donnait, tant aux princes féodaux qu'au gouvernement central, 30 millions de kokous (1 kokou = 180 litres) de riz. Au prix du riz au début de 1897 (ceux de 1898 étaient surélevés par une mauvaise récolte), l'impôt foncier ne représente aujourd'hui que 4 1/2 millions de kokous et le budget total de 173 millions prévu pour 1904-1905 que 19 millions de kokous; en y ajoutant tous les budgets provinciaux et communaux, on n'arrive encore qu'à 26 millions de kokous de riz et il est impossible de contester que le Japon ne soit aujourd'hui plus riche que sous l'ancien régime, bien que les 250 dernières années de cette période aient été paisibles et relativement prospères. Depuis l'établissement du

système financier actuel, après l'abolition du régime féodal, les prix de toutes choses ont énormément haussé. De 1837 à 1897 seulement, d'après les moyennes mensuellement établies par la banque du Japon sur une quarantaine de produits principaux, ils ont monté dans la proportion de 100 à 173; ils ont, il est vrai, un peu baissé depuis; les salaires se sont élevés plutôt davantage encore; la population s'est accrue de 4 millions; une augmentation de 45 0/0 dans les impôts laisse donc les contribuables moins chargés qu'ils ne l'étaient jadis.

Le plus important de ces impôts, l'impôt foncier, peut nous paraître lourd. Il ne faut pas oublier qu'il était le seul autrefois, que près de neuf dixièmes de la population du Japon vivent dans les campagnes, qu'enfin, dans beaucoup de pays agricoles, et primitifs encore à certains points de vue, cette taxe est la principale ressource du budget : en Égypte, par exemple, elle fournit la moitié du revenu total. Il faut se souvenir qu'au Japon la contribution foncière représente en fait non seulement un impôt, mais une rente et qu'à l'abolition de la féodalité les paysans, jusqu'alors considérés comme tenanciers des daïmios, ont été reconnus propriétaires sans bourse délier. On a calculé qu'aux prix régnant en 1895, la production agricole du Japon cette année-là était de 626 millions de yen, non compris les cultures maraîchères, très importantes cependant, surtout comme cultures intercalaires. L'impôt foncier (38 millions de yen) n'atteignait donc que 5,6 0/0 : les taxes foncières locales (au plus égales d'après la loi à la moitié de l'impôt perçu par l'État) 2,8 0/0 du produit brut; on estime qu'en général les frais de culture ne dépassent pas 25 0/0 de ce produit. Tout cela n'est pas

exagérément lourd. Enfin, la contribution foncière comprend seulement 3 525 000 yen de taxes sur les propriétés bâties urbaines, qui ne sont frappées en moyenne que de 100 francs par hectare, quatre fois plus à peine que les rizières. De ce côté seulement on pourrait se procurer aisément 2 ou 3 millions de yen de plus. En ce qui concerne l'ensemble de l'impôt foncier, il a été abaissé d'un sixième en 1877; un relèvement égal ferait gagner 6 millions. En fait, on pourrait aisément le relever d'un quart ou d'un tiers, étant donnée l'appréciation de toutes les valeurs. L'impôt sur les boissons (*saké*) a été accru de moitié pour l'exercice 1897-98. Il pourrait certainement fournir encore davantage, d'une part par la suppression des privilèges des bouilleurs de cru — il y en a aussi au Japon, — d'autre part, et surtout, par un nouveau relèvement du taux général, qui est de 7 yen par *kokou* (10 fr. par hectolitre) pour une boisson titrant de 15 à 20 degrés d'alcool et valant environ 30 francs l'hectolitre. En général, les financiers japonais préfèrent justement, pour accroître leurs ressources, augmenter les taxes existantes qu'en établir de nouvelles, toujours plus difficiles à percevoir dans ce pays encore peu habitué à la diversité des impôts.

Pour prendre la question de plus haut et juger de la possibilité d'augmenter les charges du contribuable au Japon, examinons le budget tel qu'il devrait être dans cinq ans après les aggravations de taxes nécessaires. Sur 173 millions de yen de revenus de l'État, 34 proviendraient, d'après ce qui précède, des domaines ou des chemins de fer et des postes (ceci constituant le prix d'un service rendu), 8 millions et demi de Formose qui est à part, et 130 millions d'impôts et de monopoles payés par le Japon proprement dit. La population

augmentant de 350 000 à 400 000 âmes par an, sera alors de 45 millions et demi d'habitants environ. Ils verseront à l'État 325 millions de francs, 7 fr. 10 par tête. Pour ne pas parler d'un Français qui paie bien en moyenne au gouvernement central 70 à 75 francs d'impôts, un Italien paie 40 fr., un Russe 16 fr., un Égyptien 21 fr., un Hindou 4 fr. 60. Ces pays ne sont pas pris au hasard; ils offrent à des points de vue divers quelques ressemblances de conditions avec le Japon, l'Égypte surtout, peut-être, avec son agriculture intensive. Je ne crois pas que l'on puisse soutenir qu'un Italien soit en moyenne cinq ou six fois plus riche qu'un Japonais, ni un Égyptien trois fois, ni que les 130 millions de Russes, dont une vingtaine sont des Asiatiques, aient un revenu individuel plus que double de ce qu'on trouve au Japon; d'autre part, il y a une grande différence en sens inverse entre un Hindou et un Japonais. Enfin, si l'on se reporte à ce que nous avons dit des conditions de vie des ouvriers et des paysans en ce pays, on en conclura certainement que les 7 fr. 10 d'impôts, qu'ils devront payer à l'État et que l'appoint des taxes locales pourra porter à 10 fr. 50 ou 11 fr., leur sont plus légers que ceux qui frappent les habitants de la plupart des pays du vieux monde. En outre, la dette, aux cinq sixièmes intérieure, n'est aujourd'hui encore que d'un milliard de francs; elle devrait, d'après le tableau des sommes à emprunter pendant les prochaines années, atteindre son maximum de 1 250 millions de francs (499 300 000 yen exactement) en 1901. L'amortissement annuel est actuellement de 18 millions de francs et devra s'élever à 25 millions dès 1903 pour continuer à augmenter. En 1938, s'il ne se contractait pas d'emprunts autres que ceux qui sont déjà faits

ou décidés en vue du plan d'expansion actuel, le Japon serait libre de toute dette.

Les difficultés financières en face desquelles il s'est trouvé un instant paraissent aujourd'hui très atténuées; des mesures énergiques ont été prises en 1899 : la Chambre a enfin accordé une augmentation d'un tiers de l'impôt foncier, qu'elle avait jusqu'alors refusée avec persistance; elle a voté aussi un nouvel accroissement de l'impôt sur le saké et un relèvement des taxes postales. Le budget des recettes ordinaires est ainsi porté à 190 millions de yen. Ce chiffre serait lourd, mais il est en excédent de 40 millions de yen sur les dépenses, ce qui dénote l'intention de faire couvrir par le produit des impôts une partie des dépenses extraordinaires du programme d'expansion. Certaines aggravations de taxes ne seront ainsi que temporaires. Elles pourront gêner un peu le commerce, ce qui est fâcheux; du moins l'avenir sera-t-il dégrevé d'autant. Les finances du Japon ont toujours été, en somme, très prudemment gérées : l'importance de l'amortissement, le soin qu'on apporte à ne pas augmenter la dette, non plus que la circulation de papier, l'heureux succès de la réforme monétaire de 1897 semblent démontrer qu'il continue à en être de même. Pourvu qu'il s'en tienne à l'exécution du plan d'expansion prévu, qu'il n'engage pas trop de nouvelles dépenses, le Japon semble bien dégagé des difficultés passagères qui avaient un moment troublé ses finances.

CHAPITRE VIII

La politique intérieure et le parlement japonais.

Organisation sociale du Japon actuel : les nobles ou *kwazokou*; les *shizokou* ou anciens *samouraï*; les *heïmin*. — Egalité civile des diverses classes. — Prépondérance des *samouraï* dans la politique et l'administration depuis la Restauration. — Survivance de l'esprit de clan : le Japon est gouverné depuis trente ans par les clans de Chôshiou et de Satsuma. — Adoption en 1889 d'une constitution inspirée de celle de la Prusse. — Lutte du parlement contre les ministères dominés par les clans du sud, dissolutions et crises fréquentes. — Une crise ministérielle au Japon. — Efforts de la Chambre pour imposer la responsabilité ministérielle et remplacer le gouvernement de clan par le gouvernement de parti. — Inconsistance des partis japonais. — Quelques signes d'amélioration dans le fonctionnement du régime représentatif. — Son avenir au Japon.

Nous avons à étudier maintenant les moins louables peut-être des emprunts faits par le Japon à l'Occident. La politique intérieure de ce pays aux passions violentes est des plus critiquées. Depuis que le mikado, exécutant une promesse faite au moment de la Restauration, a octroyé à son peuple, en 1889, une constitution analogue à celle de la Prusse, la Chambre élue n'a pas été dissoute moins de cinq fois. L'antagonisme a été constant entre les représentants

du pays et les divers ministères qui se sont succédé au pouvoir et, à l'exception de la période de la guerre avec la Chine, où le patriotisme si intense des Japonais fit passer au second plan l'esprit de parti, aucun cabinet n'a pu disposer d'une majorité quelque peu durable. Pour s'expliquer cet état de choses, il faut se reporter à la manière dont s'est faite la Restauration, se rendre compte de la constitution sociale du Japon et ne pas oublier que l'esprit de clan a survécu dans ce pays à l'esprit de classe et aux privilèges féodaux, définitivement supprimés, sans qu'aucun les regrette.

L'abolition de l'ancien régime est complète depuis plus de vingt ans. L'ancien État féodal a été remplacé par une monarchie centralisée, absolue d'abord, parlementaire aujourd'hui; les quatre-vingts et quelques provinces historiques, fondues en quarante-cinq départements qu'administrent des préfets. Le peuple est encore divisé en trois classes : celle des nobles ou *kwazokou*, résultant de la fusion des anciens daïmios[1] ou seigneurs féodaux, des *kugés* ou nobles de cour, des *shin-kwazokou* ou nouveaux anoblis (en tout 644 familles comprenant 4 162 personnes); celle des *shizokou* ou anciens samouraïs (432 458 familles et 2 049 144 personnes); celle des *heïmin* ou gens du commun (7 948 026 familles et 40 216 314 personnes). Mais, en dehors de la part prépondérante que prennent les nobles à la composition de la Chambre des

1. Beaucoup de daïmios même — leurs propriétés personnelles étant en général peu étendues — sont aujourd'hui pauvres; j'en citerai des preuves plus loin à propos de la composition du corps électoral. Les plus grandes fortunes du Japon sont celles de négociants ou de banquiers, qui se dissimulaient sous l'ancien régime pour n'être pas trop mises à contribution par le pouvoir.

pairs, aucun privilège spécial ne s'attache à eux ni aux shizokou, ils ont les mêmes droits et les mêmes devoirs, le même statut personnel que les autres. Au point de vue des relations sociales on rencontre peut-être moins d'exclusivisme en ce pays où la féodalité existait encore il y a trente ans qu'en mainte contrée d'Europe où son abolition remonte à un siècle. Comme me le disait un Japonais : « On ne songe pas à se demander, lorsqu'on voit quelqu'un pour la première fois, à quelle classe il appartient ». J'ai peine à croire que, dans leur for intérieur, bon nombre d'anciens privilégiés ne s'estiment pas encore supérieurs aux *heïmin*; mais assurément ils ne le montrent pas. On les voit dans les lieux publics, dans les endroits de plaisir, se mêler sans aucune prétention à la foule. J'assistais un jour à Tokio à une grande représentation de lutteurs, l'un des spectacles favoris des Japonais, et l'on me montrait assis sur les gradins et confondus dans le public le prince K..., président de la Chambre des Pairs, le marquis H..., ancien ministre et descendant d'une grande famille de daïmios; le marquis Tokugawa, de la famille de ces shogouns qu'un homme du peuple ne devait même pas regarder sous peine de mort, est aussi un fervent de ce plaisir et y assiste avec la même simplicité.

Quoique l'accès des postes les plus élevés soit ouvert à tous, ils n'ont pas cessé d'être, en fait, entre les mains des samouraïs. Comme au lendemain de la révolution, ce sont les représentants les plus intelligents de cette nombreuse *gentry* qui gouvernent encore aujourd'hui le pays. Tous les ministres qui se sont succédé au pouvoir et dont la plupart ont été anoblis, faits kwazokou depuis, sont sortis de ses rangs. Il en est de même de tous les hauts fonction-

naires, à très peu d'exceptions près, de la plupart des moyens et des petits employés du gouvernement, jusqu'à de nombreux agents de police, de la très grande majorité des officiers de terre et de mer. Tout cela est naturel si l'on songe que les samouraïs constituaient avant la Restauration à la fois la classe militaire et la classe studieuse et lettrée. Aujourd'hui encore, les étudiants de l'Université se recrutent principalement parmi eux et, témoignage certain du respect qu'on leur porte, ils sont en majorité parmi les membres de la Chambre des députés, bien qu'ils ne disposent que d'un vingtième des voix dans le collège électoral. L'esprit de la masse de la nation n'est pas porté vers les affaires publiques et l'on pourrait peut-être trouver de bons côtés à cette division du travail qui réserve à une classe spéciale la politique et l'administration. Mais ce n'est qu'un fait, non un droit, et un fait transitoire : on constate dans toutes les fonctions publiques, y compris l'armée, que la proportion des *heïmin* a une tendance à augmenter, même assez rapidement.

Ce qui a subsisté tandis que les distinctions de classe s'effaçaient, c'est l'esprit de clan. La solidarité qui lie entre eux les serviteurs d'un même prince féodal a survécu à l'effacement où est presque toujours tombé le prince lui-même. Les hommes qui gouvernent le Japon appartiennent toujours aux clans méridionaux, qui ont fait triompher la cause impériale il y a trente ans, surtout à ceux de Chôshiou et de Satsuma; les deux autres, Hizen et Tosa, se sont désagrégés davantage et, bien que certains des principaux personnages politiques du Japon d'aujourd'hui leur appartiennent, ce n'est pas d'affinités de clan que ces hommes tirent leur principale force.

Mais la puissante combinaison des deux premiers, désignée couramment sous le nom de *Sat-Chô*, tient dans sa main tous les rouages de l'administration, domine l'armée et plus exclusivement encore la marine. Les tendances des deux clans ne sont pas exactement les mêmes : celui de Satsuma passe en général pour être plus conservateur, plus autoritaire, et c'est chez lui que se recrute surtout le parti militaire; les hommes de Chôshiou sont plus progressistes, plus souples et plus liants, plus populaires peut-être en général, quoiqu'on les dise plus avides d'argent. Les chefs de ces clans paraissent s'entendre assez bien pour établir une sorte de balance entre eux, tantôt collaborant dans un même gouvernement, tantôt se succédant au ministère; dans les rangs inférieurs il y a plus de rivalités parce que les places et l'avancement sont plus largement distribués aux clients des hommes au pouvoir. Au début de mon séjour au Japon, sous le dernier ministre Matsukata, c'était le clan de Satsuma qui le détenait et, pour donner une idée de sa puissance, il suffit de dire que le ministre des Finances, président du conseil, les ministres des Affaires étrangères, de l'Intérieur, de la Guerre et de la Marine, soit cinq ministres — et les plus importants — sur huit, lui appartenaient; un autre était de Chôshiou. Or, les provinces de Yamagouchi et Kagoshima, qui sont les territoires de ces deux clans, n'ont chacune qu'un million d'habitants sur 42 millions de Japonais. Il est donc assez naturel que beaucoup de gens des autres régions se plaignent de n'avoir pas plus de part au gouvernement : supposez la France gouvernée depuis trente ans exclusivement par des Provençaux, la même chose n'y arriverait-elle pas?

Tant que le Japon resta une monarchie absolue, où toutes les affaires gouvernementales se passaient dans un cercle restreint, les ministres Chôshiou et Satsuma se succédèrent tranquillement sans soulever de plaintes bruyantes. Mais, aussitôt que le Parlement entra en fonctions [1], en 1890, il y eut une collision entre la Chambre basse, où toutes les parties du pays étaient représentées, et le ministère dominé par la combinaison Sat-Chô. Bien que, d'après la Constitution, analogue à celle de la Prusse, les ministres ne soient pas responsables devant les Chambres, mais devant l'empereur seul, bien que le budget de l'année

1. Le parlement japonais se compose de deux Chambres : la Chambre des pairs, dont font partie : 1° les princes du sang (13); 2° tous les princes et les marquis (40); 3° les représentants élus pour sept ans par les comtes, vicomtes et barons (123 en tout); 4° les membres nommés à vie par l'empereur (100); 5° les membres élus, à raison d'un par département, parmi les quinze plus imposés de ce département âgés de trente ans au moins (45). Le nombre de membres appartenant aux deux dernières catégories ne doit pas dépasser celui des trois premières réunies. — La Chambre des députés se compose de 300 membres (1 par 128 000 habitants), élus par tous les sujets japonais âgés de plus de vingt-cinq ans, résidant dans la circonscription électorale depuis un an au moins et payant au moins 15 yen d'impôts directs. Pour être éligible il faut être âgé de trente ans et remplir les mêmes conditions de cens. Les chefs de famille nobles ne sont ni électeurs ni éligibles à la Chambre basse. — En 1895, il y avait 467 887 électeurs (11 pour 1 000 habitants) et, en tout, 517 130 personnes (12 pour 1 000) payant plus de quinze yen (37 fr. 50) d'impôts directs. Parmi les premiers se trouvaient 21 070 et parmi les secondes 25 405 *shizokou* ou anciens *samouraï*; il en résulte qu'il y a proportionnellement un peu moins de gens relativement riches (payant plus de 37 fr. 50 d'impôts directs) parmi les anciens samouraïs que parmi l'ensemble de la population. Quant aux nobles proprement dits (*kwazokou*), un tiers des chefs de famille restait au-dessous de ce chiffre pourtant modique d'impositions. La proportion des shizokou parmi les électeurs était de moins de 5 0/0. Elle était beaucoup plus forte dans les territoires des deux clans dominants de Chôshiou et de Satsuma.

courante soit applicable de droit à l'exercice suivant, si la loi de finances n'est pas votée en temps utile, l'opposition irréconciliable qui se révéla, dès l'abord, gêna fort le premier ministère Matsukata, en 1891 et 1892, et le ministère Ito qui lui succéda. Celui-ci, dont la Chambre rejetait obstinément les plans d'extension de la marine de guerre, l'a dissoute deux fois, en décembre 1893 et mai 1894. Après une remarquable accalmie durant la guerre où le patriotisme triompha de l'esprit de parti et où tous les projets du gouvernement furent adoptés sans débat à l'unanimité, les discussions recommencèrent, quoique avec un peu moins de violence peut-être. Elles provoquèrent deux nouvelles dissolutions en décembre 1897 et juin 1898 et le ministère qui se trouve en fonctions est le neuvième depuis décembre 1885, le septième depuis le début du régime parlementaire. Ceci ne donne pas deux ans de durée moyenne pour les cabinets et à peine autant pour les Chambres, dont aucune n'est encore arrivée au terme légal de son mandat.

Ce qui rend le conflit persistant, c'est d'abord que l'Assemblée populaire est hostile au gouvernement des hommes de clan, ensuite qu'elle est mécontente de voir que les ministres ne sont pas responsables devant elle. Tout en professant le plus grand respect pour l'empereur, elle voudrait que la possession d'une majorité parlementaire fût nécessaire au maintien d'un gouvernement; elle se plaint en outre de manques d'égards, de ce que les ministres paraissent rarement devant elle, de ce qu'elle n'entend presque jamais que de hauts fonctionnaires, nommés commissaires du gouvernement pour les affaires de leur compétence. En un mot, elle se voit avec humeur réduite à n'être

strictement qu'une assemblée de contrôle. Or, tous les cabinets se refusent hautement à y voir autre chose, et cette attitude s'est affirmée une fois de plus dans des conditions curieuses lors de la crise ministérielle et parlementaire de décembre 1897-janvier 1898 à laquelle j'eus la bonne fortune d'assister. Certain que la majorité lui était hostile le ministère, pour éviter de paraître, si peu que ce fût, dans la dépendance de l'assemblée, n'attendit pas qu'un vote de défiance eût lieu. Il a dissous la Chambre d'abord et offrit ensuite sa démission à l'empereur, devant lequel seul il se considérait comme responsable.

Aussi bien, voici comment les choses se passèrent : le 24 décembre, le mikado venait en personne, selon l'usage, lire le discours du Trône aux deux Chambres réunies et celles-ci votaient ensuite l'adresse qui y répondait. Ces deux documents étaient, comme ils le sont d'ordinaire, très courts et le second, ne contenant que des protestations de respect et de loyalisme, était adopté à l'unanimité. Le lendemain, 25 décembre, à peine avait-on donné lecture de l'ordre du jour et pris acte du dépôt des projets de lois financiers du gouvernement, que le doyen de l'assemblée, M. Suzuki, demandait la parole et proposait de modifier l'ordre du jour en vue de discuter une motion de défiance. La modification à l'ordre des débats adoptée à l'unanimité, le même député remonte à la tribune et lit le projet de résolution suivant : « La Chambre des députés déclare qu'elle n'a pas confiance dans le présent ministère... » Mais, à ce moment, un pli est remis au président, qui arrête l'orateur en annonçant qu'il vient de recevoir un rescrit impérial, et en fait connaître à la Chambre la teneur qui est la suivante : « En vertu de l'article III de la Constitution de l'Em-

pire, nous ordonnons par les présentes la dissolution de la Chambre des députés ». La séance était levée après avoir duré sept minutes et la Chambre des pairs était en même temps prorogée. Le surlendemain 27, le mikado acceptait la démission du comte Matsukata, président du Conseil, et de ses collègues.

Le soir du même jour, le marquis Ito, déjà deux fois chef du gouvernement, de 1886 à 1888 et de 1892 à 1896, le plus connu des hommes d'État japonais actuellement vivants, était appelé au palais. Après avoir hésité d'abord à se charger du gouvernement dans des circonstances aussi difficiles à l'extérieur, où le Japon se trouvait en présence de la question chinoise passée à l'état aigu, et à l'intérieur où existaient des difficultés économiques et financières sérieuses, M. Ito finit par accepter. Il faillit renoncer à sa tâche après dix jours de négociations infructueuses, mais il parvint enfin à constituer un nouveau cabinet dont la composition fut rendue publique le 12 janvier, et qui semblait fort heureusement approprié aux circonstances par les noms qui le composaient. Mais c'était encore un ministère de clan, avec quatre Chôshiou et deux Satsuma. Il fut obligé de dissoudre le Parlement, dès le mois de juin, sitôt après avoir pris contact avec lui, et céda la place au premier ministère vraiment parlementaire qu'ait connu le Japon, constitué sous la présidence d'un homme d'État très progressif, le comte Okuma. Ce ministère n'appartenait pas, à vrai dire, à un seul parti, mais à la coalition des deux principaux d'entre eux, ligués contre le pouvoir des clans; il ne tarda pas à se disloquer et les hommes de Satsuma et de Chôshiou revinrent au gouvernement avec le maréchal Yamagata dès la fin de 1898.

Comme les clans, les partis restent, d'ailleurs, surtout, des groupements de personnes et d'intérêts. Ils n'ont pas de programme bien défini; ils se transforment sans cesse. Ce ne sont guère que des coteries réunies autour d'un ou deux hommes politiques influents, aspirant à remplacer les clans au pouvoir, surtout pour jouir des avantages qu'il procure et distribuer des places aux frères et amis. Dans le Parlement dissous en décembre 1897 par le comte Matsukata, le plus important de ces groupes était celui des « progressistes », 90 à 95 membres environ sur 300; venait ensuite celui des « libéraux », avec quelque 80 adhérents; les « nationaux unionistes », 25 à 30; le parti des hommes d'affaires, une vingtaine, et d'autres qui s'égrenaient, plus des indépendants. Les progressistes seraient ceux qui ont le plus de consistance, peut-être parce qu'ils se sont formés depuis 1896 seulement, de l'union de fractions moindres; les libéraux sont le groupement le plus ancien, mais ils ont perdu de leur influence et de leur cohésion depuis deux ou trois ans. Si vous interrogez des Japonais sur le programme de ces divers partis, vous n'obtenez jamais que des réponses négatives et, de fait, il n'y a rien qui les distingue nettement. Les revendications présentées par les progressistes au comte Matsukata, l'automne de 1897, étaient conçues en termes vagues; on lui demandait, sans préciser, des réformes administratives, un système de gouvernement magnanime, etc. Les nationaux unionistes, peut-on dire cependant, représenteraient plutôt des tendances conservatrices, mais cela est assez peu net. La seule chose à peu près sur laquelle tout le monde s'entende, c'est l'horreur des augmentations d'impôt. Les projets les plus séduisants peu-

vent difficilement y faire consentir la Chambre et cet esprit d'économie distingue fort heureusement, il faut le reconnaître, le jeune Parlement du Japon.

Les hommes politiques influents, presque tous anoblis, ne font pas partie de la Chambre, et à une exception près, ne sont pas les chefs avoués des partis. Si le comte Itagaki, vieux radical assez assagi, est le *leader* officiel des libéraux, le comte Okuma, l'homme d'État peut-être le plus original de l'empire, ne se déclare pas celui des progressistes, bien qu'il soit intimement lié à eux, ni le maréchal Yamagata celui des nationaux unionistes. C'est encore une source de faiblesse pour ces groupes. Quant aux représentants à la Chambre des deux clans au pouvoir, il va sans dire que l'esprit de clan l'emporte sur celui de parti : trois députés de Satsuma étaient affiliés aux progressistes; ils s'en sont séparés avec éclat quand ce parti s'est prononcé dans une réunion préliminaire contre le ministère Matsukata.

Les hommes des clans du Sud gouvernent le Japon depuis trente ans et le gouvernent bien. Aux habiles et énergiques hommes d'État des premiers temps de la Restauration en ont succédé d'autres, formés à leur école. Ils sont entourés d'une bureaucratie — le Japon tendait déjà à devenir bureaucratique sous les derniers shogouns — qui n'est pas sans analogie avec la bureaucratie prussienne, qui est orgueilleuse et prépotente peut-être, mais instruite et progressive. Ils sont appuyés sur une armée et une marine fortement constituées et disciplinées, dont les chefs viennent pour la plupart des mêmes clans que les ministres et administrateurs civils. Ces hommes ont fait traverser heureusement à leur pays une série de transformations sans exemple, ils l'ont changé d'État

féodal en État moderne régulièrement administré, lui ont donné de bonnes finances, l'ont conduit à un triomphe militaire qui, pour n'avoir pas été très difficile, a jeté sur leur pays le plus grand éclat; ils lui ont assuré une période de prospérité et de développement économique extraordinaire. Voilà ce que ne peut s'empêcher d'observer un spectateur impartial, venu du dehors.

Ce n'est pas sans quelque inquiétude qu'on verrait la direction des affaires échapper aux mains exercées des hommes d'État de Satsuma et de Chôshiou pour tomber dans celles des groupes qui se partagent la Chambre. Est-ce à dire qu'il faille désespérer du gouvernement représentatif au Japon? Ce serait se décourager un peu vite; la Chambre des Communes d'Angleterre ne s'est pas faite en un seul jour et tous les jeunes parlements offrent le spectacle de cet éparpillement de coteries. Celui-ci a déjà fait de grands progrès. Les partis qui ont quelque consistance ont plusieurs fois participé plus ou moins directement au gouvernement. En dépit des déclarations que j'ai citées plus haut, le marquis Ito fit entrer dans le cabinet, en 1895, le comte Itagaki et, durant la fin de son ministère d'alors, s'appuya à la Chambre sur les libéraux; en 1896, le comte Matsukata entra au pouvoir accompagné du comte Okuma et avec l'appui des progressistes. Pendant toute la session de 1896-97, il eut, grâce à eux et à l'appoint de groupes secondaires, une majorité stable, qui fit honneur et à l'esprit politique des ministres et à la sagesse des députés. Celle-ci s'est malheureusement lassée l'automne de 1897 et, trouvant que le cabinet ne tenait pas ses promesses, les progressistes s'en sont séparés entraînant le comte Okuma dans la

retraite. Mais l'essai a montré, d'une part que le gouvernement avait reconnu, malgré tout, l'importance d'une entente avec un parti, d'autre part qu'une telle entente était susceptible de quelque durée. Depuis le mois d'octobre 1898, le ministère Yamagata a trouvé de nouveau en face de lui un Parlement raisonnable, qui lui a accordé les lois indispensables pour parer aux difficultés financières du pays, qui a voté aussi les diverses mesures que nécessitait l'application prochaine des nouveaux traités conclus avec les puissances européennes. Tout cela semble indiquer qu'en des circonstances graves le Parlement japonais se trouve à la hauteur de sa tâche. Il possède en tout cas une haute qualité, inconnue de la plupart des Chambres plus expérimentées de l'Europe : son grand esprit d'économie.

Si le Parlement japonais revenait à son humeur brouillonne et turbulente; s'il voulait gouverner au lieu de se borner à contrôler; si son opposition irréconciliable risquait de compromettre les intérêts du pays, il est possible que la Constitution ne sortît pas indemne de nouvelles crises. Il est hors de toute conjecture que des mesures exceptionnelles entraînent des troubles sérieux. Si les électeurs sont très passionnés au Japon, peut-être un peu parce qu'ils le sont de fraîche date, ils ne forment qu'une faible proportion de la population. La masse du peuple est indifférente aux agitations politiques; les journaux qu'elle lit, et elle n'en lit guère en dehors des villes, lui en parlent peu, publient surtout des romans, des faits divers, des chroniques; pour la plupart des paysans l'Empereur est encore un demi-dieu et les industriels et commerçants ne verraient pas d'un bon œil trop de violences parlementaires.

CHAPITRE IX

L'action du Japon à l'extérieur, sa puissance militaire, sa politique étrangère.

Les forces militaires du Japon; rôle qu'elles peuvent jouer en Extrême-Orient. — L'armée et la marine japonaises; excellentes qualités et bonne instruction des troupes; remarquables facultés d'organisation déployées pendant la guerre avec la Chine. — Importance de l'alliance japonaise pour les puissances européennes intéressées en Chine. — Dispositions du Japon à l'égard des pays étrangers : sa politique conservatrice en Chine depuis la guerre; sentiments hostiles à la Russie et favorables à l'Angleterre qui y dominent; la question de Corée. — Motifs qui pourraient rendre le Japon moins hostile à la Russie. — Le Japon devenu le champion de l'intégrité du Céleste Empire.

Le Parlement japonais ayant voté les moyens financiers nécessaires pour exécuter le programme d'expansion militaire, navale et économique dressé par le Gouvernement après la guerre de Chine, le Japon aura bientôt, sans parler de nouveaux chemins de fer et d'autres travaux publics, une armée permanente de 145 000 hommes au lieu des 70 000 qu'il possédait il y a cinq ans; sur le pied de guerre il pourra mettre en ligne 520 000 hommes au lieu de 268 000. Sa marine militaire comprendra 67 vaisseaux jaugeant 258 000 tonnes, et, en outre, 11 contre-tor-

pilleurs et 115 torpilleurs, au lieu de 33 vaisseaux de 63 000 tonnes de jauge et des 26 torpilleurs qu'elle comptait avant la guerre avec la Chine.

Sans doute, l'achèvement complet de ce programme d'armements n'est prévu que pour 1905 en ce qui concerne la marine et pour 1903 en ce qui regarde l'armée de terre. Il est cependant, dès aujourd'hui, plus qu'à moitié terminé; sur les 213 millions de yen que doit coûter en tout l'augmentation de la marine militaire, y compris les établissements à terre, arsenaux et autres, les prévisions comportaient que 133 millions devaient être dépensés avant le 1er avril 1899 et 34 autres entre cette date et le 1er avril 1900. L'opposition longtemps faite par le Parlement aux accroissements d'impôts et aux emprunts extérieurs a pu retarder un peu les travaux, surtout ceux qui ont lieu au Japon même, mais les commandes à l'étranger n'en ont pas moins été exécutées et la marine du mikado est aujourd'hui en possession de la plupart des nouveaux navires; l'organisation de trois au moins de ses cinq arsenaux est, sinon complète, du moins fort avancée. Il en est de même pour l'armée : sur 79 millions de yen que nécessite son accroissement, 42 millions ont dû être dépensés avant le mois d'avril 1896, 10 autres entre cette date et avril 1900. Elle doit être composée de douze divisions au lieu de six, sans compter la garde impériale; trois des nouvelles divisions étaient déjà organisées lorsque je me trouvais au Japon en 1898.

Ce qui fait la grande importance du facteur japonais en Extrême-Orient et par conséquent dans l'ensemble du monde — puisque la question d'Extrême-Orient domine toutes les autres, — c'est que ses forces de terre et de mer se trouvent tout entières

sur place. La marine japonaise serait respectable en toute occurrence, car elle est l'égale de celle de l'Italie ou de l'Allemagne; mais, en outre, les nations occidentales ne peuvent dégarnir leurs côtes, non plus que celles de leurs diverses possessions coloniales; elles ne peuvent jamais envoyer dans les mers de Chine qu'une portion — et une portion secondaire — de leurs effectifs maritimes, dispersés dans le monde entier. Il s'ensuit qu'aucune puissance européenne, sauf peut-être l'Angleterre, ne peut entretenir dans ces régions ni ne pourrait y amener en cas de guerre de flotte comparable à celle du mikado [1].

Ce qui est vrai des forces maritimes l'est plus encore des forces terrestres. On sait combien il est difficile, même avec les grands navires dont on dispose aujourd'hui, de transporter à des milliers de lieues un simple corps d'armée, quelle longue et minutieuse préparation exige une telle entreprise et combien elle serait périlleuse en temps de guerre, à moins que l'on ne fût maître absolu de la mer. Or, le Japon peut avoir son armée entière concentrée en quelques jours, par ses chemins de fer et sa mer intérieure, où aucun navire ennemi n'oserait se risquer, dans l'île de Kiou-Siou, à 200 kilomètres des côtes de Corée, à 800 kilomètres à peine de l'embouchure du Yang-tse-Kiang — la distance d'Alger à Marseille, — à 1 000 de l'entrée du Petchili, à 1 300 de l'embouchure du Peï-ho, le fleuve de Pékin. Il peut donc débarquer en Chine, et en Corée surtout, peu

1. En temps normal, avant l'augmentation exceptionnelle de l'effectif due aux événements de 1898, l'Angleterre elle-même n'avait en Extrême-Orient que 26 vaisseaux, et même depuis cet accroissement sa flotte est encore inférieure à la flotte japonaise.

de jours après une déclaration de guerre, des forces telles qu'aucune puissance européenne — sauf la Russie [1] une fois le Transsibérien achevé — n'en pourrait jamais amener, d'autant que l'importance de sa flotte assure la protection de son territoire pour laquelle il n'aurait besoin de conserver chez lui qu'une partie de ses réserves.

Quelle est la valeur de ces forces de terre et de mer japonaises, si favorablement placées par la nature pour jouer un rôle prépondérant en Extrême-Orient? Nous ne les avons vues jusqu'à présent en lutte qu'avec celles de la Chine qu'elles ont aisément balayées; l'adversaire était piètre, il est vrai. On peut néanmoins tirer de cette campagne la conclusion que les Japonais sont de remarquables organisateurs. Tous les services, tous les rouages de ce mécanisme si délicat des transports, des parcs, de l'intendance, des ambulances, des ravitaillements de diverse sorte ont admirablement fonctionné. C'est un très grand point, et l'on ne saurait en dire autant de maintes expéditions européennes, envoyées contre des ennemis moins redoutables encore que les Chinois. D'autre part, les marins étrangers, les Anglais surtout, qui ont observé les mouvements des escadres du Japon, n'ont pas hésité à les louer très haut. Les attachés militaires qui ont suivi la campagne de Corée et de Mandchourie ont exprimé sur son armée l'opinion la plus favorable.

Le courage des Japonais n'est pas en question; ils ont assez prouvé dans leurs longues et sanglantes guerres féodales, et, il y a vingt ans encore,

1. Actuellement les troupes russes de Mandchourie et du Bas-Amour ne dépassent guère encore 60 000 hommes.

lors de l'insurrection de Satsuma, qu'ils ne le cédaient à aucun peuple à ce point de vue. Leur patriotisme non plus n'est pas douteux; ce sont les seuls Orientaux chez qui ce sentiment existe; mais il existe chez eux au plus haut degré, jusqu'à être presque fanatique. Quant à l'endurance des troupes, elle est absolument hors de pair; les sujets du mikado sont les meilleurs marcheurs du globe: on juge facilement de ce que peut être l'infanterie d'un pays où presque tous les paysans, n'ayant pas de bétail, traînent eux-mêmes leurs charrettes, où ils passent l'hiver à se rendre à pied en pèlerinage dans les principaux sanctuaires de leur province et des provinces voisines, où, enfin, l'on peut faire 100 kilomètres en douze heures, dont deux de repos, dans un pousse-pousse, une *djinriksha*, traînée par deux hommes, et recommencer le lendemain. On a vu un bataillon japonais faire trente kilomètres au pas gymnastique, sac au dos, sans laisser de traînards. De pareilles troupes peuvent fournir des étapes extraordinaires. L'instruction des soldats — cavalerie peut-être exceptée — est d'ailleurs fort bonne et ils l'acquièrent très vite. J'ai vu manœuvrer des recrues arrivées au corps depuis six semaines et beaucoup moins empruntés dans leur uniforme — quoiqu'ils n'eussent jamais porté auparavant de costume européen — que nos jeunes soldats après le même laps de temps. Les Japonais sont, en outre, bons tireurs.

La matière première de l'armée japonaise, la troupe, est donc excellente; elle est pourvue de bons fusils et de bons canons, comme la marine est composée, naturellement, de vaisseaux des modèles les plus récents, construits sur les meilleurs chantiers d'Europe et d'Amérique; il va sans dire que l'artillerie

est à l'avenant des navires qui la portent. Que valent maintenant les états-majors? il est beaucoup plus difficile de se prononcer ici, les données étant insuffisantes; on paraît leur reprocher en général de manquer un peu d'esprit de décision et d'à-propos; craindre de les voir rester trop fidèles en toute occasion aux théories d'école, aux manœuvres de polygone, sans tenir assez compte des circonstances de la guerre véritable.

Quoi qu'il en soit de ces critiques, il faut remarquer que dans le cas où les Japonais feraient la guerre, non pas livrés à eux-mêmes, mais comme alliés d'une nation européenne, ces défauts s'atténueraient beaucoup, pour peu qu'ils voulussent bien tenir compte des avis de leurs alliés. Si l'on ajoute à ce que nous avons dit que le Japon est jusqu'à présent le seul pays d'Extrême-Orient qui ait en exploitation des charbonnages importants, que l'un de ses deux grands bassins houillers se trouve précisément dans l'île de Kiou-Siou, tout près des côtes ou sur le bord même de la mer, au point le plus rapproché de la Corée et de la Chine; qu'il est en outre aujourd'hui maître des Pescadores, ce point stratégique auquel Courbet attachait tant de prix, entre le nord et le sud des mers de Chine, on voit de quelle extrême utilité peut être, en cas de conflit, le concours de ce pays pour les puissances intéressées dans l'Empire du Milieu et de quel poids son épée peut peser dans la balance.

Il est donc intéressant de connaître les dispositions du Japon vis-à-vis de l'homme malade de Pékin et des différents médecins assemblés à son chevet et disposés à se transformer au premier jour en héritiers. En ce qui concerne la Chine, ces dispositions sont des plus favorables et, depuis la fin de la guerre, le

Fils du Ciel n'a pas de plus chauds et, il faut l'ajouter, de plus sincères amis que ses vainqueurs. Si on lui eût laissé les mains libres, le Japon aurait réorganisé la Chine à son profit; l'Europe l'en a empêché et peut-être a-t-elle fait preuve de clairvoyance, car c'eût été un danger pour elle; mais puisqu'il n'a pu la réformer, il désire ardemment qu'elle se réforme d'elle-même, qu'elle se mette en état de maintenir son autonomie, qu'elle ne devienne pas la proie d'une puissance européenne quelconque. Les ministres du mikado s'effraient assez naturellement de la pensée que leur patrie pourrait être bientôt, sur le globe entier, le seul pays de race non européenne qui fût encore indépendant; ils se demandent combien de temps durerait alors cette indépendance, d'autant qu'ils se trouveraient en contact immédiat avec le plus puissant, numériquement, de tous les États du monde, avec l'énorme masse de l'Empire russe débordant sur la Chine. Quelle figure feraient-ils, dans leurs îles restreintes, en face de cette immense domination? ne se trouveraient-ils pas sous la menace perpétuelle d'une invasion de leur propre territoire? Sans doute, ils comptent bien qu'ils la repousseraient — pour conquérir le Japon il faudrait exterminer des millions de Japonais, — mais quels sacrifices ne devraient-ils pas s'imposer pour y réussir! En tout cas, ce serait fini de leur influence à l'extérieur, dans cette Corée notamment, qu'ils ont plusieurs fois conquise, sur laquelle ils ont des prétentions vingt fois séculaires; même au point de vue économique, ils en pâtiraient gravement : le principal débouché de leur commerce, la Chine, risquerait de leur être fermé.

Telles sont les raisons qui poussent les Japonais à

être les amis très dévoués de l'Empire du Milieu, qui en font, par contre-coup, les adversaires de la Russie — qu'ils considèrent comme voulant absorber la Chine et la Corée et dominer tout le continent ou au moins tout le nord du continent asiatique, — qui les jettent enfin dans les bras de l'Angleterre. Celle-ci ne peut prétendre, en effet, s'annexer politiquement la Chine; elle ne veut, en somme, que s'y faire octroyer des facilités pour son commerce et des concessions de travaux publics; elle ne l'entourera pas d'une haute barrière douanière. On ne peut méconnaître le bien fondé de ces raisons, qui entraînent le Japon à l'alliance anglaise, ni s'étonner du ressentiment qui subsiste en ce pays contre la Russie, laquelle, après lui avoir arraché ses conquêtes sur le continent, en 1895, se les est appropriées à elle-même trois ans après. Quant à l'Angleterre, son intérêt à obtenir le concours du Japon est tellement évident qu'il n'est pas besoin d'y insister. Elle obtiendrait ainsi ce qui lui manque en Extrême-Orient, comme partout ailleurs, une armée nombreuse et aguerrie que la domination incontestée de la mer assurée par l'écrasante supériorité des deux flottes réunies, permettrait, en cas de guerre, de transporter rapidement et sûrement sur le continent voisin.

N'y a-t-il pas, toutefois, des arguments en sens contraire qui pourraient détourner non pas la Grande-Bretagne de l'alliance japonaise, mais le Japon de l'alliance britannique et le ramener vers la Russie? Il faut croire qu'il s'en trouve, puisqu'il existe des russophiles à Tokio et aussi des japonophiles à Saint-Pétersbourg. A quoi bon, peut-on dire en effet, s'opposer aux progrès de l'Empire des tsars sur le continent? c'est une force irrésistible résultant de la nature

des choses; mieux vaut être avec elle que contre elle. La Russie a montré au Japon sa bonne volonté en lui laissant la main libre en Corée. après qu'elle s'est emparée de Port-Arthur. Sans doute la situation créée en Corée par l'arrangement d'avril 1898 est bien précaire et qui sait si, une fois sa position en Extrême-Orient consolidée par l'achèvement du transsibérien, le gouvernement du Tsar ne reviendra pas sur la concession qu'il a faite et ne voudra pas occuper la presqu'île? En admettant, toutefois, qu'il en soit ainsi — et ce n'est pas absolument certain, — le Japon ne peut-il pas espérer une compensation ailleurs, dans le centre ou le sud de la Chine, autour de la province du Fo-kien, qu'il s'est fait reconnaître comme sphère d'influence, voire à Bornéo? La Russie ne consentirait-elle pas aussi à prendre certains engagements douaniers? N'aurait-elle pas, en effet, intérêt, sinon autant que l'Angleterre, mais dans une notable mesure cependant, à s'assurer le concours du Japon en cas de conflit? Enfin, la Grande-Bretagne est-elle une alliée bien sûre, ne vise-t-elle pas à se servir du Japon, à le lancer en avant, quitte à l'abandonner peut-être lorsqu'il sera engagé? Prêtera-t-elle sincèrement son concours à un concurrent commercial?

Ce sont là des raisons auxquelles on n'est pas insensible à Tokio; on y voit la difficulté d'opposer une digue solide et durable à l'expansion des Russes sur le continent; on s'y méfie également de l'Angleterre, et de tous les Européens en général. On devrait y savoir aussi que l'immixtion politique et militaire dans les affaires continentales n'a jamais fait qu'affaiblir les puissances insulaires; et, si fort que la Corée tienne au cœur des sujets du mikado, si puissants, ne

l'oublions pas, qu'y soient leurs intérêts, le Japon renoncerait peut-être à ses prétentions sur la terre ferme, s'il voyait nettement une compensation matérielle, tangible. Il avait rêvé autrefois des Philippines et certains indices portent à croire qu'il a joué un moment vis-à-vis des insurgés, quoique moins ostensiblement, un rôle assez analogue à celui des États-Unis vis-à-vis des Cubains. Mais aujourd'hui les Américains s'en sont emparés, comme ils ont annexé les îles Hawaï, autre rêve du Japon. Pour avoir des colonies, le Japon est venu trop tard dans un monde trop vieux, et ce n'est pas sans amertume qu'il se résigne à la seule Formose, qui n'est pourtant pas à dédaigner.

Aussi a-t-il de la peine à renoncer encore à tout espoir sur le continent; mais pourvu que d'autres ne touchent point trop brutalement à la Chine, il ne se soucie point d'y toucher non plus; loin d'en menacer l'intégrité, il ne cherche qu'à la consolider tout en y augmentant son influence; il n'interviendrait même que s'il croyait l'existence du Céleste Empire gravement ébranlée. Au point de vue de la politique internationale, le Japon est aujourd'hui un élément nettement conservateur. Au jour de la lutte, si par malheur elle arrivait, il pèserait d'un grand poids, non seulement dans la solution de la question d'Extrême-Orient. mais aussi dans le problème, qu'on voit poindre derrière elle, de l'hégémonie du Pacifique qui se débattra peut-être un jour, non plus entre la baleine et l'éléphant, mais entre l'éléphant de l'Ancien et celui du Nouveau-Monde, entre la Russie et les États-Unis. Quoi qu'il en soit de ces lointaines perspectives, cette lutte, le Japon ne semble pas vouloir la rechercher, pourvu que d'autres ne menacent pas le maintien du *statu quo*.

CHAPITRE X

L'avenir de la civilisation occidentale au Japon. Relations des Japonais et des étrangers.

Questions que soulève la transformation qui s'opère au Japon : un peuple peut-il s'assimiler la civilisation de peuples de race différente? — Précédents et analogies. — Jusqu'à quel point le Japon veut-il être semblable à l'Europe? — Caractère et degré des changements opérés au point de vue social, politique et économique; résultats obtenus. — Adaptation des institutions occidentales au milieu japonais. — Sentiments des Japonais à l'égard des étrangers; relations des uns avec les autres. — La revision des traités avec les puissances étrangères : ouverture complète du Japon et passage des étrangers sous la juridiction japonaise; conséquences de ces réformes. — Nécessité pour le Japon d'entrer en communication aussi intime que possible avec le reste du monde pour que la civilisation occidentale ne s'y étiole pas.

Lorsqu'on a étudié le Japon, lorsqu'on l'a vu surtout, on arrive toujours à se poser un formidable point d'interrogation, à se formuler une question à laquelle l'expérience peut seule donner une réponse certaine, une réponse d'un intérêt capital, qui intéresse l'avenir du genre humain tout entier. La transformation inouïe que vient de subir ce pays est-elle profonde? Est-elle durable? Ne provoquera-t-elle pas des secousses capables d'ébranler l'État tout entier

pour ne laisser après elle que des ruines? Il s'agit de savoir en un mot s'il est possible à un peuple de faire sienne, en entier ou en grande partie, toute une civilisation longuement élaborée par des peuples d'une autre race.

Remarquons tout d'abord qu'il y a des précédents. Du IIIe au VIe siècle de notre ère, les Japonais eux-mêmes ont introduit chez eux en bloc la civilisation chinoise; or, au point de vue ethnographique, qu'ils soient des Malais ou des Mongols, les Japonais, pour être moins éloignés des Chinois que des blancs, sont séparés d'eux par un fossé aussi profond que celui qui existe entre les Aryens et les Sémites, entre les Français ou les Allemands et les Arabes, par exemple. L'exemple de la Russie peut paraître moins décisif, parce que des affinités de race plus étroites lient les Slaves aux peuples occidentaux; mais cependant les Russes sont les moins Slaves des Slaves; ils sont, en notable partie, des Finnois Slavisés, et le Finnois est parent du Mongol; en outre, la Moscovie avait subi pendant trois siècles le joug des Tartares et en avait gardé une profonde empreinte. L'entreprise de Pierre le Grand n'était donc pas si aisée; mais l'objection la plus grave qu'on puisse faire à l'exemple de la Russie, c'est que la transformation est restée bien incomplète dans les couches profondes de la population, qu'elle n'a pas réussi encore à devenir tout à fait européenne. La Hongrie serait plus probante à cet égard, car l'origine du peuple qui l'envahit était décidément asiatique et il est devenu aujourd'hui décidément européen; mais les croisements, le mélange avec les populations voisines, ont dû avoir une large part dans ce résultat. Au-dessus de tous ces exemples, il y a, me semble-t-il, un grand fait historique qu'il ne faut pas oublier : notre civili-

sation n'est pas le monopole d'une race, parce que des peuples bien différents ont concouru à la former. Elle se rattache directement à la civilisation de Rome et de la Grèce et, par la Grèce, à la Phénicie et à l'Égypte. Or les Égyptiens appartenaient au rameau de la race blanche le plus déchu de nos jours : c'étaient des Hamites; les Phéniciens étaient des Sémites et, pendant le moyen âge, ce sont d'autres Sémites encore, les Arabes, qui ont tenu le sceptre de la civilisation et nous ont transmis, après en avoir beaucoup développé le côté scientifique, l'héritage de l'antiquité. L'histoire même de la civilisation proteste donc contre son accaparement par la branche aryenne de la race blanche.

Encore est-ce de termes vieillis que je me sers. L'ethnographie contemporaine, appuyée sur les dernières découvertes de la linguistique et de l'anthropologie, a fortement ébranlé les idées universellement répandues naguère sur les races humaines. Ce n'est plus des hauts plateaux de l'Asie que seraient venues les tribus qui ont dominé l'Europe, c'est du centre de cette Europe elle-même qu'elles auraient rayonné. Loin de former la grande majorité des habitants de l'Europe, les Aryens, si tant est que ce terme puisse conserver un sens, n'en seraient qu'un des éléments ; ils seraient partout mélangés, en doses variables, à diverses couches d'envahisseurs antérieures, de souche finnoise et autres; les types variés des crânes observés sur divers sujets dans un même pays correspondraient à la prédominance, chez ces sujets, de l'un ou de l'autre élément de la population. L'unité de race, que l'on se plaisait à imaginer entre tous les peuples occidentaux, serait donc une chimère.

Quoi qu'il en soit de ces conceptions — les théories

de ce genre sont sujettes à de fréquents changements, — il ne paraît pas possible, en présence des faits, de soutenir, *a priori*, qu'un peuple ne peut pas s'assimiler la civilisation de peuples d'autre race. Sans doute, les Japonais sont plus différents des Européens de l'Ouest que ne le sont les Russes, ou même les Arabes, ou encore qu'eux-mêmes ne le sont des Chinois, mais, si on admet l'unité de la race humaine, il n'y a plus là qu'une question de degré de parenté. Faudrait-il donc fixer un certain degré de parenté entre peuples au delà duquel la transmission de la civilisation de l'un à l'autre n'est plus possible, comme la loi française fixe une limite à la transmission de l'héritage? Rien ne prouve qu'on ait ce droit; rien ne peut le prouver que l'expérience. Elle se fait aujourd'hui sous nos yeux; s'il est un peuple qui pouvait la tenter avec espoir de succès, c'est bien ce peuple japonais, intelligent, doué des plus remarquables qualités d'assimilation et d'un grand esprit d'entreprise, d'une énergie peu commune. Le Japon ne saurait être comparé à la Chine. Bien plus jeune qu'elle, puisqu'il en a reçu la civilisation à une époque contemporaine de la chute de l'empire romain, alors que les annales chinoises remontent presque aussi loin que celles de l'Égypte, il n'a pas eu le temps de se figer comme elle dans une stérile admiration du passé; il n'est pas empêtré de cette institution du mandarinat dont la Chine se glorifie, mais qui la tue; il a été soumis, comme l'Occident, à l'entraînement viril du régime féodal; aucune raison *a priori* ne s'oppose au succès de l'entreprise où il s'est engagé.

Veut-il, d'ailleurs, devenir absolument et à tous les points de vue un État semblable aux États européens, à ceux de l'Ouest de l'Europe en particulier? Peut-

être serait ce exagérer la pensée des promoteurs des réformes que de leur prêter l'idée d'une aussi complète révolution. Ce qu'ils se sont proposé avant tout, ç'a été de munir leur pays, à peine sorti d'un isolement absolu et brusquement jeté dans la mêlée des nations, des instruments indispensables à la lutte pour la vie sur le terrain militaire et sur le terrain économique, afin qu'il pût bientôt traiter d'égal à égal avec tous les États du monde. Mais, seuls de tous les Orientaux, ils ont su discerner les conditions qui devaient permettre d'arriver à ce but. Ils ont vu que l'acquisition d'une puissance militaire et économique comparable à celle d'un pays d'Europe exigeait d'immenses changements dans toute la vie nationale: ils ont envisagé la situation en face et ont résolu d'accomplir toutes les transformations nécessaires pour permettre au Japon de faire figure dans ce monde d'où il ne lui était plus permis de s'exclure.

Quelles sont ces transformations nécessaires et jusqu'à quel point le Japon doit-il devenir semblable à l'Europe pour être aussi fort qu'elle? voilà toute la question qui s'est posée; il semble qu'on l'ait résolue en admettant qu'il fallait à peu près tout imiter de l'Occident, à l'exception de quelques usages domestiques, de certains points de l'institution familiale, et de la religion. Ce dernier trait rend plus curieuse encore l'expérience que fait le Japon. Jusqu'à présent, dans l'histoire, le premier acte d'un peuple qui voulait se modeler sur un autre avait toujours été d'adopter sa religion : au Japon même, le bouddhisme avait ouvert la route, il y a quinze cents ans, à la civilisation chinoise; puis, lors de son premier contact avec l'Europe, au XVIe siècle, le christianisme y avait fait de très nombreux prosélytes. Aujourd'hui, il n'en

est plus de même, le mikado n'interdit pas à ses sujets de se convertir, mais il ne les y encourage pas non plus et bien peu d'entre eux le font. C'est sans doute que la religion n'apparaît pas aujourd'hui comme jadis au premier plan de la civilisation de l'Occident; elle est un peu cachée par l'importance des découvertes scientifiques, des améliorations matérielles; à tort ou à raison, l'esprit du siècle prétend résoudre en dehors d'elle les problèmes politiques et sociaux. Aussi les Japonais n'ont-ils pas jugé utile d'opérer une transformation dans un ordre d'idées que les Européens eux-mêmes semblaient considérer comme accessoire. S'ils croient un jour s'être trompés, il est bien probable qu'ils n'hésiteront pas longtemps à se raviser; mais, pour le présent, ils ont préféré se rallier aux idées en vogue de neutralité de l'État et d'absolue liberté de conscience qui ont entraîné le maintien du bouddhisme et du vieux shintoïsme comme religions de l'immense majorité.

Au point de vue civil, par contre, ils ont fait à l'Europe beaucoup plus de concessions. La société japonaise ressemblait en somme beaucoup à la société antique, romaine surtout, au point de vue de la constitution de la famille; le nouveau code civil qui vient d'être mis en vigueur la rapproche des formes de l'Occident, sans l'y conformer tout à fait, ce qui est assez sage. Il restreint beaucoup la pratique, développée à l'excès, de l'adoption, diminue les pouvoirs du chef de famille sur ses enfants mariés et ses frères cadets, relève encore un peu la situation des femmes, qui était déjà meilleure au Japon qu'en tout autre pays d'Orient, laisse subsister toutefois, conformément aux traditions des Japonais, entre les enfants naturels et les enfants légitimes, une bien moindre

différence que dans nos pays d'Occident : il ne fait d'ailleurs que se conformer sur ce point, comme au sujet des facilités de divorce, aux tendances — bonnes ou mauvaises, je n'ai pas à les juger ici — des législations modernes. Le statut personnel du Japonais se rapprochera donc beaucoup de celui de l'Européen; il en est de même du régime de la propriété, qui, depuis longtemps, ne différait guère de ce qu'il est dans nos pays; quant au code pénal, c'est l'un des plus adoucis du monde et la peine de mort en est effacée, sauf en cas de crime contre l'empereur.

Dans l'ordre politique, les Japonais ont été plus loin encore et se sont donné une constitution analogue à celle de la Prusse. Était-il nécessaire de se lancer si vite dans le régime représentatif? Il est peut-être permis d'en douter; mais, en somme, le Parlement japonais a déjà fait de grands progrès depuis huit ans qu'il existe et ne fonctionne pas plus mal aujourd'hui que maint jeune Parlement d'Europe. Les partis y sont instables et leurs programmes assez confus; les relations de clans et de provinces y jouent un grand rôle; mais n'en est-il pas ainsi, par exemple, en Italie et même ailleurs? Pour avoir été un peu prématurée, l'expérience paraît cependant pouvoir réussir. Les nombreuses assemblées provinciales et communales fonctionnent passablement; on parle bien d'un peu de corruption, mais où n'y en a-t-il pas?

L'un des traits heureux de la transformation du Japon, c'est qu'elle ne semble pas devoir aboutir, comme la réforme russe sous Pierre le Grand, à une division de la nation en deux classes séparées par un fossé infranchissable. Il n'y a point de servage, ni rien de semblable, qui maintienne le paysan japonais dans une condition inférieure comme le moujik russe,

et la masse de la nation suit l'impulsion donnée par ses chefs. Policés par douze à quinze siècles de civilisation, nullement misonéistes les sujets du mikado, beaucoup plus lettrés que ne l'étaient ceux de Pierre le Grand, peuvent marcher avec plus d'ensemble dans la voie du progrès; l'exiguïté relative du pays et la grande densité de la population, accumulée dans les régions côtières, sont encore des facteurs favorables à la pénétration rapide des idées nouvelles qu'un système très bien organisé d'instruction primaire et le service militaire aident à propager partout.

C'est au point de vue matériel que les changements sont le plus frappants et le plus rapides. Sans revenir sur les progrès si extraordinaires de l'industrie, il est un trait qu'il faut noter ici : c'est l'habileté avec laquelle on est parvenu à organiser certains services publics importés de l'Occident, de façon à mettre une population pauvre à même de les utiliser à bon marché. Dans beaucoup de colonies européennes, le prix trop élevé des tarifs des chemins de fer et des postes est un obstacle qui empêche les indigènes d'y avoir recours. Au Japon, on est parvenu à les abaisser extrêmement; en chemin de fer on paye généralement 3 sen par mille anglais en 1re classe, 2 sen en 2e, 1 sen en 3e, soit 1 centime et demi par kilomètre pour la classe dont se sert l'immense majorité des voyageurs. Malgré cela, les recettes totales de 3 660 kilomètres de voies ferrées japonaises s'élevaient, en 1895, à 18 786 000 *yen* dont (11 796 000 provenaient des voyageurs) contre 7 663 000 *yen* de dépenses. Le produit net : 11 123 000 *yen* atteignait près de 10 0/0 du capital de construction, qui était de 116 492 000 *yen*. La poste est aussi très bon marché au Japon : 2 sen, soit 5 cen-

times pour les lettres et 1 sen, soit 2 1/2 centimes, pour les cartes postales; le nombre des correspondances est très considérable : 503 millions d'objets postaux en 1896-97, dont 263 millions de cartes postales, 122 millions de lettres, 87 millions de journaux, etc. Le grand nombre des cartes postales, qui dépasse celui des lettres contrairement à ce qu'on observe en tout autre pays, montre l'importance qui s'attache au bon marché de ce service. Les tarifs ont cependant été légèrement relevés en 1899.

L'ardeur que met la population à profiter de toutes les innovations venues de l'Occident est un témoignage du peu de résistance que rencontre l'introduction de notre civilisation. Le grand nombre des étudiants dans les nouvelles Universités, dans les écoles de tout genre en est un autre. Ce sont les sciences appliquées, avec le droit et la médecine, qui attirent le plus les jeunes gens, et déjà certains d'entre eux ont obtenu de sérieux succès dans ces carrières : c'est un Japonais qui a découvert le microbe de la peste. On leur reproche, en général, de manquer d'esprit d'invention et il peut y avoir du vrai dans cette critique. Mais des peuples qui sont aujourd'hui, à beaucoup de points de vue, à la tête de la civilisation, les Anglais, les Américains, n'ont pas, à proprement parler, un très grand esprit d'invention. C'est en France et en Allemagne qu'ont été trouvés les principes de presque toutes les grandes découvertes modernes; c'est en Angleterre et aux États-Unis qu'on en a fait ou perfectionné l'application. Or, l'art de perfectionner, les détails surtout, avec ingéniosité, on ne peut pas le refuser aux Japonais. Ne dussent-ils jamais eux-mêmes faire avancer beaucoup la science — et il est encore un peu tôt pour se prononcer à ce sujet, — ils pour-

raient très bien cependant, s'ils ont de bons techniciens, et tout porte à croire qu'ils en auront, acclimater définitivement en leur pays la civilisation européenne comme ils ont fait jadis de la civilisation chinoise, à condition de se maintenir en contact intime avec l'Europe.

Le danger pour eux serait d'en être isolés ou de croire trop tôt qu'ils ont appris tout ce qu'elle pouvait leur enseigner, qu'ils peuvent se passer entièrement de leurs maîtres. Peut-être, dès aujourd'hui, a-t-on renoncé prématurément dans certains cas aux services de fonctionnaires et de conseillers étrangers. Pendant tout le XVIIIe siècle la Russie a été à l'école des Allemands; le Japon ne doit pas trop se hâter de négliger les avis d'instructeurs occidentaux. On observe dans les postes, dans les chemins de fer un certain laisser-aller, des retards, des irrégularités; on en donne sans doute des explications plausibles : extraordinaire et brusque développement du mouvement des correspondances et des voyageurs, insuffisance numérique du personnel, manque de lignes à double voie; mais peut-être l'inexpérience de certains agents, à tous les degrés de la hiérarchie, n'est-elle pas tout à fait étrangère à cette détérioration. La nécessité de l'exactitude, la valeur attachée au temps, qui est peut-être le trait le plus caractéristique de la civilisation moderne, ne sont pas encore parfaitement comprises au Japon et ce n'est pas en quelques années que ces notions, si étrangères aux habitudes orientales, se peuvent acquérir. Il faut s'en imprégner pendant longtemps et il serait utile d'avoir toujours quelqu'un qui en rappelât l'importance.

De même on constate un peu d'inexpérience et d'exubérance à la fois dans le mouvement indus-

triel, commercial, financier, dans le pullulement des banques et des Compagnies de toute espèce, dans la gestion des Sociétés, dans l'abus qu'on a fait souvent du crédit. Toutes ces choses étaient nouvelles au Japon et on les a maniées un peu à tort et à travers. Nous avons rendu suffisamment justice au développement économique si remarquable de ce pays, pour pouvoir faire cette réserve qu'on a été un peu vite. Il en a été ainsi dans tous les pays neufs, dans les deux Amériques aussi bien qu'en Australie, et il ne faut y attacher trop d'importance, mais il ne faut pas s'étonner non plus si un temps d'arrêt et même une crise surviennent.

Comme il arrive toujours, une grande hausse des salaires a accompagné l'expansion industrielle; cette hausse a des inconvénients pour les industries d'exportation d'autant qu'elle est en très grande partie nominale, les prix ayant monté presque aussi vite. Depuis deux ans un mouvement en sens inverse s'est heureusement dessiné. Il faut rendre cette justice aux Japonais que, lorsqu'ils ont vu le danger, ils se sont montrés sages : particuliers et gouvernement paraissent vouloir limiter leur programme d'expansion. S'il y a eu, assurément, des difficultés économiques sérieuses au Japon en 1897 et 1898, elles paraissent conjurées aujourd'hui. Ce n'a été en somme qu'une crise de croissance et la situation, pour n'être pas aussi brillante qu'aussitôt après la guerre, est redevenue normale aujourd'hui.

Les embarras passagers que peut avoir à traverser l'Empire du Soleil Levant n'auront pas, à notre sens, une grande gravité, s'il sait comprendre qu'il ne doit pas limiter ses points de contact avec le reste du monde, mais s'y mêler le plus possible.

Depuis 1889, il y a eu au Japon un mouvement de réaction assez sérieux contre les étrangers, qui paraît avoir atteint son point culminant en 1896 et tendre à diminuer aujourd'hui. Que tout sentiment de défiance disparaisse absolument, c'est ce qu'il faut souhaiter. L'une des nombreuses raisons qui avaient contribué à soulever une certaine hostilité envers les Européens avait été leur attitude dans la question du renouvellement des traités. Cette grave question, qui intéresse à un haut degré les rapports des Japonais et des étrangers est résolue aujourd'hui et, si les hommes d'État japonais sont bien inspirés, la solution adoptée peut servir grandement au progrès de leur pays.

Presque au lendemain de la Restauration le gouvernement du Mikado manifesta le désir de reviser les traités conclus dans les dernières années de l'ancien régime avec les puissances étrangères. Ce qui lui tenait le plus à cœur c'était d'en effacer le privilège d'exterritorialité donné aux étrangers et de les rendre justiciables de ses propres tribunaux; il désirait aussi recouvrer la liberté de modifier son tarif douanier, fixé très bas, non dans un but de protection, mais pour augmenter ses revenus. En échange, il offrait d'ouvrir aux Européens le pays tout entier, de leur permettre de résider et d'établir des industries en dehors des concessions des cinq ports ouverts, où ils étaient parqués jusqu'alors. Des négociations collectives avec les dix-sept puissances signataires de traités furent entamées à plusieurs reprises et l'échec des dernières, en 1887, irrita vivement l'opinion publique au Japon. Le gouvernement se décida alors à négocier séparément avec chaque pays par l'intermédiaire de ses représentants en Europe; le premier succès obtenu dans cette voie fut le traité avec l'Angleterre

conclu dès 1894; toutes les autres nations suivirent, et, le 17 juillet 1899, les nouveaux traités sont entrés en vigueur.

Depuis quelques années, toutefois, un changement s'était opéré dans l'esprit du public japonais et beaucoup de gens estimaient que ce serait un grand danger, sinon d'ouvrir le pays aux étrangers, du moins de leur accorder le droit de propriété immobilière. « Ils sont plus riches que nous, disait-on, ils accapareront les terres et, dépouillés de toutes nos ressources, nous cesserons d'être maîtres chez nous. » D'autre part, les Européens des ports jetaient les hauts cris à la pensée d'être soumis à la juridiction japonaise; ils déclaraient que, malgré leurs codes imités de ceux de l'Occident, les hommes jaunes étaient restés des barbares et qu'ils ne cherchaient à avoir la haute main sur les étrangers que pour les ruiner et leur rendre intolérable le séjour du Japon. De part et d'autre les craintes étaient exagérées, mais elles rendaient singulièrement difficile la tâche des diplomates. Ceux-ci ont fini par aboutir tout de même, non sans sacrifier l'égalité absolue de droits civils entre Japonais et étrangers qu'on se proposait d'établir d'abord.

Les nouveaux traités consacrent le grand desideratum du Japon : la suppression de l'exterritorialité, des tribunaux consulaires, des municipalités européennes des concessions; mais les étrangers ont dû renoncer au droit de propriété des terres. L'article III du traité anglais résume ainsi les principales concessions qui leur sont faites : « Les sujets de chacune des hautes parties contractantes pourront commercer dans toutes les parties des territoires et possessions de l'autre, en gros ou en détail, en tout genre de pro-

duits, de manufactures et de marchandises, soit en personne, soit par des représentants, soit isolément, soit en association avec des étrangers ou des indigènes, et auront le droit d'y posséder, louer ou occuper les maisons, ateliers, magasins et autres locaux, qui peuvent leur être nécessaires, et de louer des terres pour y habiter ou s'y livrer au commerce, en se conformant aux lois et aux règlements de police et de douanes du pays, comme des nationaux. »

Cette rédaction a donné lieu à beaucoup de controverses. D'une part, il est permis aux étrangers de *posséder*, louer ou occuper des maisons et des locaux divers; d'autre part, il ne leur est permis que de *louer* des terres, et le code civil japonais fixe à trente ou cinquante ans, suivant les cas, la durée maxima des baux de location, ce qui serait insuffisant s'il s'agissait de louer un terrain pour y élever une grande installation industrielle. Que signifie cette contradiction apparente? La plupart des journaux anglais des ports l'ont fait ressortir et ont protesté avec autant de violence que de légèreté contre les avantages illusoires que les nouveaux traités donnaient aux étrangers en échange du sacrifice de « leurs libertés » (l'exterritorialité). Ils oubliaient qu'en dehors de la propriété et de la location à bail, le code japonais admet un autre mode de tenure, le *droit de superficie*, et lui donne une grande importance. Ce droit permet d'acquérir du propriétaire d'une terre tout ce qui est au-dessus de la surface (sauf les récoltes), c'est-à-dire d'y planter ou d'y abattre des arbres et d'y bâtir. On peut acquérir une superficie d'après le code japonais pour un temps quelconque, fût-ce pour mille ans, soit moyennant des paiements annuels, soit moyennant une somme une fois versée. Pour toute entre-

prise autre qu'une entreprise agricole, cela équivaut à la possession du terrain [1].

Les étrangers pourront donc établir des industries au Japon et l'intérêt des Japonais est de les y encourager autant que possible. Les particuliers comme le gouvernement doivent s'efforcer d'attirer les capitaux du dehors, mais, dans les entreprises industrielles, ils ne peuvent y arriver qu'en leur donnant voix au chapitre lorsqu'il s'agira de la direction. On m'a quelquefois demandé dans ce pays si des capitalistes étrangers ne consentiraient pas à placer leur argent en obligations de sociétés japonaises, comme ils le font pour les chemins de fer américains, sans prendre aucune part à la direction. Je crois que l'on s'illusionnerait en caressant cet espoir. Que ce soit par préjugé ou non, les Européens n'entreront guère dans cette voie; les Japonais paraissent le comprendre, puisque plusieurs Compagnies de chemins de fer ont modifié leurs statuts pour permettre aux étrangers de devenir actionnaires. Mais, comme elles possèdent en toute propriété les terrains où sont établies leurs voies et leurs gares, on ne sait si pareille chose serait légale. Il faut donc regretter encore que l'opinion publique n'ait pas permis de concéder le droit de propriété absolue aux étrangers.

Il est probable cependant qu'il ne s'écoulera pas longtemps avant que la législation soit élargie sur ce point. Tout au moins va-t-on tourner la difficulté en décidant que les sociétés constituées conformé-

1. Ce point a été définitivement élucidé dans le sens de l'admission des étrangers au droit de superficie, qui ressort nettement du texte des traités, par une lettre de sir Ernest Satow, ministre d'Angleterre à Tokio, à un sujet britannique qui avait exprimé un avis différent dans une brochure dédiée à ce diplomate (mars 1899).

ment aux lois japonaises et enregistrées au Japon, devenant ainsi des personnes civiles japonaises, pourront posséder des terres en toute propriété, lors même que des étrangers en feraient partie. Sur tous les points d'ailleurs, le gouvernement japonais, d'accord avec le Parlement et l'opinion, a pris les mesures nécessaires pour préparer, dans l'esprit le plus libéral, l'application des nouveaux traités. Si l'on a pu relever depuis le peu de temps qu'ils sont en vigueur quelques jugements inconsidérés de tribunaux japonais, ceux-ci ont été en général revisés en appel. L'expérience d'un contact plus intime entre indigènes et Occidentaux, le désir très vif de voir les capitaux étrangers collaborer à la mise en valeur du pays suggéreront peu à peu de nouvelles mesures de nature à diminuer les frottements et à resserrer les relations. S'il peut y avoir encore quelque haine des étrangers chez des fanatiques isolés, quelque mauvais vouloir dans les couches ignorantes du peuple, quelque abus d'autorité chez des fonctionnaires inférieurs, le gouvernement du Mikado est trop avisé pour permettre vis-à-vis des Européens aucune vexation sérieuse, qui serait relevée aussitôt par leur diplomatie et risquerait de lui faire perdre le fruit de trente ans d'efforts et de progrès.

Tout acte de défiance du Japon à l'égard des peuples du dehors serait une erreur de sa part : il doit s'ouvrir, et d'autant plus largement qu'il est plus loin. Il a fait beaucoup, mais, précisément parce qu'il l'a fait dans un très court laps de temps, parce que l'immense majorité de ses habitants n'avait aucune notion des choses européennes il y a trente ans et parce qu'ils manquent de termes de comparaison, ils sont portés quelquefois à s'exagérer encore leurs

progrès, si merveilleux qu'ils aient été. Ils ne peuvent s'apercevoir que telle ou telle innovation importée d'Europe leur arrive quelquefois un peu détériorée. Les étrangers jouent le rôle de critiques et, fût-il exercé d'une façon malveillante, ce rôle est utile; les jeunes gens ou les fonctionnaires envoyés en mission au dehors remplissent le même office, et c'est pourquoi le gouvernement a grand'raison de maintenir ces missions. Faute d'être retrempée de temps à autre à ses sources, la civilisation de fraîche date importée au Japon risquerait de s'étioler; et, d'ailleurs, tout peuple, même européen, qui voudrait s'isoler et qui se complairait trop dans l'admiration de soi-même, resterait bientôt en arrière. Ce n'est pas méconnaître l'œuvre extraordinaire, si vite accomplie par l'Empire du Soleil Levant, que de dire qu'elle ne pourra être parfaite que si ce merveilleux pays entre en communion de plus en plus intime avec les peuples de l'Europe et de l'Amérique.

TROISIÈME PARTIE

LE PROBLÈME CHINOIS

CHAPITRE I

Position de la question d'Extrême-Orient.

L'homme malade de Pékin. — Richesse de son héritage : ressources immenses du sol et du sous-sol chinois, ce dernier encore vierge; résultats que l'on peut espérer de l'ouverture de la Chine. — Changement dans l'attitude des puissances étrangères vis-à-vis du Céleste Empire depuis que les victoires du Japon ont révélé sa faiblesse. — Perspectives de la question de l'Extrême-Orient : sa complication; les données du problème.

L'écrasement de la Chine par le Japon a révélé au monde il y a cinq ans l'existence, à l'Orient de l'Asie, d'un autre *homme malade*, plus gravement atteint peut-être, mais surtout bien autrement riche que celui de Constantinople : quatre fois plus étendu, douze ou quinze fois plus peuplé que l'Empire ottoman, l'Empire chinois contient une moindre proportion de déserts; ses ressources sont bien plus grandes et plus variées; ses habitants bien plus industrieux, plus pacifiques et, semble-t-il, plus faciles à gouverner. Aussi, en cette fin du XIXe siècle, où la richesse d'un territoire compte plus que les souvenirs qui s'y attachent, où l'on se préoccupe plus de

débouchés à ouvrir, de terres à mettre en valeur ou de mines à exploiter que de reliques à préserver ou de peuples à affranchir, les nations de l'Europe ont abandonné le chevet du Grand Turc pour s'occuper de capter l'héritage, plus lucratif, du Fils du Ciel. Le malade des bords du Bosphore peut avoir des crises furieuses, on s'efforce de ne pas les voir; on salue même avec joie un regain de force, s'il s'en manifeste; on ne cherche plus qu'à le galvaniser, qu'à le faire durer. Si le soin de préserver la paix de l'Europe n'est pas étranger à cette conduite, le désir de ne pas être dérangées dans l'œuvre qu'elles poursuivent en Chine a bien aussi sa part dans l'attitude de la Russie et de plus d'une autre puissance en face de l'Orient méditerranéen.

C'est qu'on se promet dans l'Empire du Milieu un butin aussi précieux que facile à récolter. La Chine, à ce point de vue, vaut bien mieux, non seulement que la Turquie, mais que l'Afrique, dont l'Europe a si avidement opéré le partage. Moins étendue que le continent noir, elle est beaucoup plus peuplée, son climat est moins meurtrier, son accès plus facile, ses fleuves plus aisément navigables, son sol plus fertile. Le travail bien dirigé de ses habitants, ouvriers laborieux, patients et habiles, permettra d'en exploiter les ressources bien plus aisément et plus rapidement que ne pourront être mises en valeur celles de l'Afrique, avec ses populations barbares, grossières ou indolentes. Ces ressources elles-mêmes sont immenses, et beaucoup dorment encore. Les paysans chinois sont parmi les premiers agriculteurs du monde : ils tirent parti du sol de leurs plaines avec une perfection qui permet aux populations rurales d'atteindre un degré de densité inconnu en Occident; telles provinces

du littoral ou de la vallée du Yang-tsé-Kiang, le Chantoung, le Houpé, le Kiangsou, et d'autres encore sont aussi peuplées que la Belgique, et cependant, malgré quelques grandes mais rares agglomérations urbaines, ces régions, comme tout l'ensemble de la Chine, sont presque exclusivement agricoles; et, de même que dans tout l'Extrême-Orient, où le riz est la culture dominante, les montagnes sont à peu près inhabitées. Si le sol est admirablement exploité, le sous-sol, en revanche, est absolument négligé : on n'extrait qu'une quantité insignifiante de houille des immenses formations carbonifères qui couvrent plus de 100 000 kilomètres carrés, aux abords du fleuve Jaune, dans les plaines du Hounan et sous les terrasses du Chansi; avec le bassin du Chantoung, très important aussi, qui se trouve plus à l'ouest, ce sont là les couches les plus accessibles de combustible minéral, reconnues par le célèbre voyageur Richthofen. Celles de la Chine centrale paraissent toutefois plus étendues encore : le bassin du Setchouen, où se trouve aussi du pétrole, couvrirait une surface égale à la moitié de la France, et celui du Hounan serait aussi très considérable. Les mines métalliques abondent également : celles du Yunnan, riche surtout en gisements de cuivre, ont été une des causes qui nous ont attirés au Tonkin; les métaux précieux eux-mêmes semblent exister en maints endroits. Il est certain que, malgré l'ancienneté de leur civilisation, les Chinois ont à peine effleuré ces richesses qui se cachent sous terre; ils sont demeurés inférieurs à ce point de vue aux peuples de l'antiquité classique : toute cette moisson reste à récolter pour les Européens.

On peut juger du développement dont la Chine les

susceptible, de l'accroissement que peuvent prendre ses échanges avec le reste du monde, de l'impulsion que donnerait à l'activité universelle l'ouverture de cet immense pays, par l'exemple de deux autres contrées asiatiques, placées dans des conditions assez analogues : l'Inde britannique, qui, avec toutes ses dépendances, est d'un sixième plus vaste que la Chine propre [1], mais contient au plus les trois quarts du nombre de ses habitants, l'Inde dont les populations sont bien plus molles et le sous-sol, sinon le sol, bien moins riche, fait un commerce extérieur double de celui du Céleste Empire. Le Japon, neuf fois moins étendu et moins peuplé que la Chine, transformé par un gouvernement éclairé et l'introduction des méthodes européennes, a vu le chiffre de ses échanges s'élever en trente ans de 130 à 1 100 millions de francs, plus des trois quarts de celui de son énorme et stationnaire voisine.

Beaucoup plus que les préjugés du peuple chinois, c'est la résistance à tout progrès, et l'imbécillité du gouvernement le plus corrompu et le plus orgueilleux qui soit, qui empêchent le pays de se développer. Aussi longtemps qu'on a pu se faire illusion — sinon sur la bonne volonté de ce gouvernement, du moins sur sa puissance, — on n'a pas tenté de lui arracher de force ce qu'on ne pouvait en obtenir

1. On sait que l'Empire chinois comprend la Chine proprement dite, ou les « Dix-huit Provinces », qui a une surface de 3 millions et demi de kilomètres carrés, et 380 millions d'habitants environ, et diverses dépendances plus vastes, mais infiniment moins peuplées : la Mandchourie, patrie de la dynastie actuelle (7 à 8 millions d'habitants sur 900 000 kilomètres carrés); la Mongolie (2 millions d'habitants seulement sur 3 200 000 kilomètres carrés); le Thibet (6 millions d'âmes sur 1 600 000 kilomètres carrés); le Turkestan oriental et la Dzoungarie (1 200 000 âmes sur 1 500 000 kilomètres carrés).

de bon gré; on s'est résigné à laisser dormir les immenses ressources de l'intérieur, pour se contenter de l'ouverture de quelques ports au commerce étranger. Mais, en 1894, les brillantes victoires du Japon révélèrent au monde stupéfait la faiblesse du colosse, la corruption qui le ronge, son incapacité à se régénérer de lui-même; et c'est ce qui fait de cette guerre d'Extrême-Orient un événement capital de l'histoire. Dès lors, l'attitude des nations étrangères a changé : elles exigent aujourd'hui bien plus qu'elles ne sollicitaient autrefois. Elles prétendent obliger le Fils du Ciel à mettre en valeur les richesses de son empire, ou à les laisser le faire à sa place; si elles ne se partagent pas son territoire, elles prennent hypothèque sur les diverses provinces; elles s'y font accorder des concessions de mines, de chemins de fer, de toute sorte d'entreprises. Aux yeux des puissances, la Chine n'est plus une force à ménager, une alliée éventuelle même, mais une proie, ou un pays qu'on espère réduire à une sorte de vasselage.

Inaugurée en 1895, dès le lendemain de la guerre, par la Russie, qui était la seule nation européenne à soupçonner la faiblesse de la Chine et se préparait déjà, par la construction du Transsibérien, à y jouer un rôle particulièrement actif, la nouvelle politique de l'Europe à l'égard du Céleste Empire s'est accentuée à la fin de 1897. L'Allemagne, la France, l'Angleterre se sont fait « céder à bail » des points d'appui maritimes, et reconnaître des « sphères d'intérêts ». La Russie est revenue au jeu et le Japon s'en est aussi mêlé. Depuis le milieu de 1898, une nouvelle accalmie s'est faite; peut-être serait-il imprudent de compter sur sa durée; mais on peut prévoir qu'il s'écoulera sans doute assez longtemps avant que la

question d'Extrême-Orient soit complètement réglée.

On aurait certes surpris les hommes du début de ce siècle en leur disant qu'il finirait avant que le Turc fût chassé d'Europe, et cependant les destinées de l'Orient méditerranéen sont bien loin encore d'être fixées. Les problèmes que soulève l'avenir du Céleste Empire ne sont ni moins graves ni moins compliqués : infiniment moins hétérogène que la Turquie, la Chine n'en a pas moins à craindre comme elle des troubles intérieurs; elle est gouvernée par une dynastie étrangère et rongée de sociétés secrètes; le gouvernement central est faible et les diverses parties de cet immense ensemble paraissent avoir bien peu de cohésion. D'autre part, les rivalités des puissances européennes, auxquelles il faut joindre les États-Unis et le Japon, ne sont pas moins vives à l'est qu'à l'ouest de l'Asie. Le seul, et déjà immense résultat qui soit à peu près définitivement obtenu, grâce aux événements des cinq dernières années, la fin de l'isolement de la Chine, qui avait toujours vécu absolument à l'écart de l'Europe, la mise en contact, pour la première fois depuis les origines de l'histoire, de cette énorme agglomération d'hommes avec une civilisation qui s'était développée sans aucun lien avec la leur depuis six mille ans, soulève un redoutable inconnu. Si le manque de vertus militaires chez les Chinois et l'insuffisance du nombre chez les Japonais rendent peu redoutable le péril jaune au point de vue guerrier, beaucoup de gens et parmi eux les représentants les plus hardis de la civilisation occidentale, les Américains, les Australiens, s'en préoccupent au point de vue économique.

Dislocation du Céleste Empire à la suite de troubles intérieurs ou partage de la Chine entre les diverses

puissances, à la suite d'une entente ou d'une guerre qui ne manquerait pas de devenir universelle, rénovation du plus vieil État du monde par l'adoption des idées et des méthodes de l'Occident, lutte économique entre la race blanche et la race jaune, il serait présomptueux et vain de vouloir prophétiser dès aujourd'hui tous les développements qu'est susceptible de prendre la question d'Extrême-Orient. Mais on peut tenter, au moment où elle se pose pour la première fois d'une manière pressante, d'en déterminer les multiples éléments, d'étudier la position relative de ses divers facteurs, les perspectives prochaines de leur action et la situation du patient, autour duquel se pressent tant de médecins et d'héritiers de la Chine elle-même.

CHAPITRE II

La capitale de la Chine.

Les côtes du Petchili et l'embouchure du Peï-ho; Takou et Tien-tsin; de Tien-tsin à Pékin en chemin de fer; le pays parcouru. — Pékin : la Ville réservée, la Ville impériale, la Ville tartare et la Ville chinoise, les murailles, les rues et leur mouvement; les maisons et les boutiques; les monuments. — Attitude de la population vis-à-vis des étrangers. — Décadence de la capitale, comme de l'Empire tout entier.

La première vue de la Chine n'est guère attrayante, lorsque, venant de la Sibérie orientale, on y arrive par le golfe du Petchili, après une longue navigation autour de la presqu'île Coréenne. Après le beau port naturel de Vladivostok, après cette merveilleuse rade de Nagasaki, tout enfouie dans la verdure, où les gracieux pins du Japon, qui couvrent les îles rocheuses, s'inclinent sur l'eau profonde et bleue, où les grands bâtiments de guerre et de commerce sont ancrés tout près des rives, au milieu d'un va-et-vient de jonques aux voiles blanches, c'est une impression de tristesse, presque un serrement de cœur qu'on éprouve en jetant l'ancre à plusieurs milles de l'embouchure du Peï-ho, pour attendre, au milieu d'une mer toute jaunie de la boue que charrie le fleuve, le moment où la marée permettra de franchir la barre. Presque tous

les ports du Céleste Empire sont ainsi faits; on ne peut y pénétrer que pendant quelques heures au voisinage de la pleine mer : même l'entrée de l'immense fleuve Bleu est encombrée de hauts-fonds; son rival, le fleuve Jaune, se divise dans son cours inférieur en une telle multitude de chenaux, divaguant parmi les terres marécageuses, que toute liaison y est rompue entre la navigation fluviale et la navigation maritime. Avec ses estuaires envasés, les tempêtes qui assaillent ses côtes, les brumes qui les cachent souvent, les glaces qui viennent fermer l'hiver ce golfe du Pet-chili, chemin de la capitale, situé pourtant plus près de l'équateur que la baie de Naples ou l'embouchure du Tage, la Chine semble vraiment repousser l'étranger.

Du mouillage, en dehors de la barre, c'est à peine si l'on aperçoit la côte, tant elle est basse. Lorsque enfin on peut entrer, on distingue des forts de boue, des maisons de boue dans les villages, d'innombrables tas de boue, marquant les tombes des cimetières : c'est Takou; un peu plus haut, à Tangkou, le Peï-ho cesse d'être navigable aux bâtiments de quelque importance. Au débarqué, une surprise vous attend : le chemin de fer. Commencé par Li-Hung-Chang, pour permettre l'exportation du charbon de ses mines de Kaïping, à quelques lieues au nord-est, il a été prolongé de divers côtés, et depuis l'été de 1897, il conduit à Pékin par Tien-tsin. Une heure et demie après avoir quitté Tangkou, je descendais dans cette dernière ville, au milieu d'une nuée de coolies qui s'élancent à l'assaut de mes bagages. La traversée du Peï-ho faite en sampang, pour ne pas s'entasser sur un bac encombré qui ne porterait pas moitié autant d'Européens qu'il contient de Célestes serrés les uns

contre les autres et immobiles dans les positions en apparence les plus incommodes, ensuite une course rapide en *djinriksha*, au trot d'un Chinois, à travers la *Rue de France*, puis la *Victoria Road* et me voici à l'*Astor house*, un hôtel à l'américaine, tenu par un Allemand; en face est un jardin, où un drapeau blanc taché d'un cercle rouge, emblème du soleil levant, surmonte le consulat du Japon. Me voilà initié dès la première heure au cosmopolitisme d'une concession étrangère en Extrême-Orient.

Tien-tsin est le plus grand port ouvert de la Chine du Nord, et, dans l'ensemble du Céleste Empire, il vient au troisième rang pour l'activité de son commerce extérieur. C'est aussi une immense ville chinoise de près d'un million d'habitants. Mais sa concession européenne ne vaut pas celle de Shanghaï; comme cité indigène, elle n'est aussi que d'un intérêt médiocre et le cède de beaucoup à Pékin, à Canton et à bien d'autres villes. C'était là que commençait le long et désagréable voyage qu'il fallait faire autrefois pour atteindre la capitale : on y arrivait soit par terre en deux journées de cheval, soit par le Peï-ho. Tantôt à la voile et tantôt à la rame, tantôt halées à bras d'hommes, les jonques remontaient tant bien que mal, et plutôt mal que bien, le cours sinueux du fleuve, le plus souvent en deux ou trois jours, quelquefois en quatre ou cinq, lorsque le vent soufflait du nord et que les échouages étaient trop nombreux. Aujourd'hui, l'*express* quotidien, marchant à raison de 32 kilomètres à l'heure, franchit en trois heures cinquante-trois minutes les 127 kilomètres de chemin de fer qui séparent Tien-tsin de la station de Pékin.

Le pays parcouru est à peu près entièrement plat; ce n'est que peu avant d'arriver qu'on commence à

apercevoir vers le nord-est une ligne bleue d'assez hautes collines. En ce mois de septembre, au moment où la saison des pluies finit pour faire place à la sécheresse qui va durer jusqu'à la fin de l'hiver, tout est inondé aux environs de Tien-tsin : le cimetière lui-même, autour duquel tourne la ligne, est en partie couvert d'eau : on voit flotter un cercueil, un autre s'est échoué sur le talus de la voie. Ces tombes paraissent bien peu soignées pour des hommes si respectueux des morts. L'inondation s'étend d'abord presque à perte de vue, puis le sol commence à se montrer. Si on s'attendait à voir incultes ces terrains d'où les eaux se sont à peine retirées, c'est qu'on ne connaît pas encore l'infatigable labeur de l'agriculteur chinois, le soin diligent qu'il apporte à sa tâche. Tout ce qui émerge est déjà ensemencé, les labours s'avancent jusqu'au bord même de l'eau et, à quelques pas de la limite de l'inondation, commence déjà le tapis vert des moissons futures, qui ont vite levé dans le limon humide et gras, sous le chaud soleil de septembre. Les villages, toujours en boue, entourés d'arbres, se multiplient, et l'on se trouve bientôt dans un pays admirablement cultivé, où pas un pouce de terrain n'est perdu, où les champs de blé et de sorgho alternent avec les cultures maraîchères et les vergers.

La station provisoire de Pékin, en planches et tôle galvanisée, s'élève au milieu de ce paysage champêtre; c'est à peine si l'on aperçoit entre des arbres un pan des hautes murailles de la ville, que la végétation et un léger mouvement de terrain cachent à peu près entièrement. Rien ne prévient le voyageur qu'il se trouve presque aux portes de la capitale du plus vieil empire du monde.

Pour franchir les 1 500 mètres qui séparent la gare de l'entrée de Pékin, il faut remplacer le plus perfectionné par l'un des plus barbares des moyens de transport que l'homme ait à sa disposition. Les Célestes n'ont pas voulu qu'on pût se dispenser, pour pénétrer dans leur sacro-sainte capitale, d'avoir recours à un instrument de locomotion national; c'est pourquoi l'on passe du wagon de chemin de fer à la charrette chinoise. A côté de ce véhicule, le *tarantass* sibérien paraît la plus douce des voitures. Deux grandes roues aux jantes énormes, recouvertes de fer et garnies d'un triple cercle de clous, supportent cet informe appareil qu'abrite une bâche bleue et que traînent deux mules, attelées en flèche. Tandis que le charretier s'assied en avant de la partie couverte par la bâche, l'infortuné voyageur se glisse au-dessous; point de place pour s'étendre; il faut rester assis, les jambes allongées. Aussitôt en marche, on se trouve projeté en tous sens contre l'armature en bois de la voiture; tantôt une roue passe sur une pierre, tantôt elle retombe dans une ornière, et s'engage jusqu'au moyeu dans le sol défoncé; l'infâme véhicule prend les inclinaisons les plus invraisemblables, à la grande angoisse de ceux qui s'y trouvent et qui contemplent avec horreur la boue profonde où ils se croient certains d'être précipités, soit que la charrette verse, soit qu'elle se trouve brisée par quelque cahot plus rude que les autres; mais la solidité, qui en est la seule qualité, est à toute épreuve : une vingtaine de minutes après avoir quitté la gare, on est devant une haute muraille crénelée, précédée d'un fossé boueux, aux trois quarts comblé, qu'on suit pendant quelques instants. On tourne enfin sur un pont, au bout duquel une porte donne accès dans

une demi-lune tout entourée de murs; une seconde porte permet au voyageur de franchir l'enceinte proprement dite et d'entrer dans Pékin, où il aura encore à faire route pendant près d'une heure avant d'arriver, brisé, rompu, à l'hôtel que tient un Français dans la rue des Légations.

Bien qu'elle ne soit pas une des plus anciennes villes du Céleste Empire, Pékin n'en est pas moins un symbole, sur une échelle réduite, et comme un résumé de la Chine tout entière, de l'ancienneté de sa civilisation, de son immobilité prolongée, de sa décadence actuelle. Elle appartient à un type tout autre que celui des villes de l'Europe, aussi bien que de l'Orient musulman. C'est l'idée de Ninive ou de Babylone qu'évoque le spectacle de ces immenses murailles entourant la ville, de ces enceintes successives qui la divisent en quatre parties distinctes. D'abord la ville violette ou réservée, longue de près d'une lieue du sud au nord, sur une largeur trois ou quatre fois moindre; elle contient les palais, entourés de jardins, où vivent l'empereur et l'impératrice douairière, au milieu d'une foule de parasites, dont le nombre, mal connu, s'élève au moins à six ou huit mille, gardes, fonctionnaires variés, et tout le personnel du harem impérial, concubines de divers rangs et eunuques; les seuls Européens qui y pénètrent sont les membres du corps diplomatique, auxquels l'empereur donne audience au jour de l'an et, depuis fort peu de temps, lors de leur arrivée et de leur départ. Autour de la ville violette s'étend la ville impériale aux murs peints en rose, entourée elle-même par la ville tartare, qui forme un rectangle de 6 700 mètres sur 5 000, exactement orienté suivant les quatre points cardinaux. Ses gigantesques murailles

ont quinze mètres de haut et autant de largeur au sommet; leurs faces extérieures sont deux forts murs de briques portées par des soubassements de pierre; l'intérieur est rempli de terre battue; le sommet, recouvert de dalles, forme un chemin bordé de hauts parapets crénelés en pierre. Des bastions font saillie vers le dehors; les grands pavillons de briques percés de meurtrières et recouverts de poteries multicolores, sculptées et vernissées, qui couronnent les quatre angles et les portes, et s'élèvent à 99 pieds au-dessus du sol, hauteur maxima qu'on puisse atteindre sans gêner le vol des bons esprits, rendent plus imposant encore ce magnifique rempart qui, au nord, à l'est et à l'ouest, surgit brusquement au milieu de la campagne, car Pékin n'a pas de faubourgs. L'aspect n'en est pas moins impressionnant lorsqu'on se trouve dans les demi-lunes, vastes cependant, qui précèdent les portes, mais qui ont l'apparence de puits entre les hautes murailles crénelées, surmontées de chaque côté par les massifs pavillons de briques.

Au sud de la ville tartare, des murailles moitié moins hautes entourent le rectangle allongé de la ville chinoise, qui est la partie la plus commerçante de Pékin. La grande rue qui, se dirigeant du nord au sud, la divise en deux parties égales, est, surtout aux abords de la porte Tsieng-Men, par où l'on passe dans la ville tartare, la plus animée de toutes les artères de la ville. Sur la chaussée centrale, pavée de dalles superbes, mais aujourd'hui disjointes, bonnes seulement à produire d'effroyables cahots, recouvertes d'un pied de boue en été et d'une poussière infecte en hiver, circulent pêle-mêle les charrettes chinoises, les chaises à porteurs, dont la cou-

leur varie suivant la dignité de ceux qui s'y trouvent, les chaises à mules, les cavaliers montés sur les poneys mandchoux, petits, mais râblés, les infatigables bourricots, le meilleur des moyens de locomotion pour qui n'a pas à se soucier du décorum, les énormes brouettes à roue centrale, les coolies pliant sous le poids des paniers bien remplis qu'ils portent aux deux bouts d'une longue perche passée sur l'épaule. Tout cela se bouscule bruyamment, au milieu des cris rauques des porteurs et des conducteurs, dont les animaux n'obéissent qu'à la voix; de temps à autre, une longue file de gigantesques chameaux à deux bosses, conduite par un gamin mongol, les naseaux de l'un attachés par une corde à la queue du précédent, vient mettre le comble à la confusion. Cette circulation, si intense et si variée, doit se contenter d'un espace rétréci au milieu de la rue, dont la largeur très grande se trouve fort diminuée par des paillotes, sortes de baraques du Jour de l'an en permanence, qui servent d'abri à des revendeurs, à des restaurateurs, à de petits marchands de tout genre. Ces mauvaises paillotes, qui tournent le dos au milieu de la rue, cachent l'alignement ininterrompu des boutiques dont on n'aperçoit de la chaussée que les hautes enseignes verticales, se prolongeant en une forêt de poteaux jusqu'aux abords de la porte Tsieng-Men, à laquelle on accède par le Pont des Mendiants, aux balustrades toujours encombrées d'une foule de pauvres hères qui demandent l'aumône en étalant les plus repoussantes infirmités et la plus sordide misère.

Dans les bas côtés étroits, que bordent d'une part les paillotes et de l'autre les grandes boutiques, qu'encombrent encore les barbiers et coiffeurs en

plein vent, les diseurs de bonne aventure, se presse la foule des piétons : hommes à longue tresse en robe ou en blouse bleu clair; Chinoises aux cheveux ramenés en arrière en queue de pie, que l'on voit marcher péniblement sur les pointes de leurs pieds mutilés, en étendant de temps à autre les bras pour ne pas perdre l'équilibre; femmes tartares dont la coiffure élargie sur les côtés est rehaussée, comme chez les Chinoises, d'une grosse fleur, mais dont le visage est recouvert d'une épaisse couche de fard blanc et rose, dont les extrémités n'ont subi aucune mutilation, et qui marchent avec plus d'assurance malgré les hautes et étroites semelles qui portent leurs chaussures par le milieu seulement; enfants à la tête rasée par places, avec des touffes de cheveux qu'on a laissés grandir çà et là, selon la fantaisie des parents et comme des massifs d'un minuscule jardin à la française; parmi eux, beaucoup de gamins courant tout nus, semblables à de petits bronzes avec la chaude coloration, d'un brun doré, de leur peau. Pour éviter d'être trop bousculé, il faut parfois se réfugier dans les boutiques, ouvertes sur la rue de toute leur largeur, et au fond desquelles les marchands fument paisiblement leur longue pipe derrière le comptoir et causent avec les clients en leur montrant les marchandises. Ces magasins, où tout est rangé avec un soin minutieux, et dont le séjour est presque toujours agrémenté par un bocal à poissons rouges ou une cage pleine d'oiseaux, ont un air calme, ordonné, propret même, qui contraste avec le bruyant tohu-bohu, avec l'effroyable saleté de la rue. Cette saleté est le caractère commun de toutes les grandes artères de Pékin, qui ressemblent à celle-ci, avec moins d'activité et de luxe dans les magasins qui

les bordent. Dès qu'il a plu, c'est-à-dire pendant tout l'été, une boue de deux pieds de profondeur; lorsqu'il fait sec, une poussière épaisse et putride, soulevée souvent en tourbillons par un violent vent du nord. Les côtés, toujours plus bas que le centre, sont en grande partie occupés par des mares à l'eau verdâtre et croupissante où pourrissent, en exhalant une odeur infecte, des détritus variés, des cadavres d'animaux, tous les déchets des maisons voisines. On a presque peine à s'expliquer que la population de Pékin n'ait pas été depuis longtemps anéantie par les épidémies qui devraient se propager avec une rapidité terrible au sein de cette affreuse malpropreté.

Lorsqu'on quitte les peu nombreuses grandes voies, on tombe ou dans des espaces vides qui ne sont pas rares à Pékin et qu'occupent souvent de vraies montagnes d'immondices, ou dans le dédale des petites rues, qui sont de deux sortes. Les unes, voisines surtout de la grande artère commerciale, sont, comme elle, exclusivement bordées de magasins; à peine assez larges pour livrer passage à une seule charrette, une foule épaisse les encombre aussi. Les autres sont les rues où donnent les habitations; elles sont tristes, généralement silencieuses; des deux côtés, une suite de murs gris percés, à de longs intervalles, d'une petite porte; celle-ci est-elle ouverte, on n'aperçoit de la rue qu'une minuscule avant-courette de quelques mètres carrés et, en face de soi, un mur; une ouverture latérale permet seule de pénétrer dans la cour proprement dite, qui est invisible du dehors. C'est sur les cours que donnent les portes et les fenêtres des maisons basses à simple rez-de-chaussée, au toit à double pente, recouvert de tuiles grises, souvent orné aux angles de quelque animal

de pierre, mais nullement relevé sur les bords, comme le sont les toits des temples et des grands édifices. Point de mouvement dans la rue : des enfants devant les portes, des chiens errants, parfois un coolie ou un vendeur ambulant, leurs deux paniers suspendus à l'habituelle perche de bambou passée sur l'épaule, rarement une charrette ou un âne de bât. On serait tenté de se croire dans un immense village.

La scène change entièrement quand on regarde Pékin du haut des murailles qui en forment de beaucoup la plus agréable promenade et au sommet desquelles ne montent ni la poussière, ni la boue, ni les odeurs de la ville. On ne voit plus alors que des arbres : chaque habitation en a un dans sa cour, qui en forme l'ornement avec quelques pots à fleurs, mais qu'on aperçoit à peine de la rue étroite, parce qu'il y a trop peu de recul. Des murs, au contraire, ce sont les petites maisons qui disparaissent et Pékin apparaît alors comme un immense parc au milieu duquel font saillie les toits jaunes du palais impérial, une butte boisée, dite la Montagne de Charbon, surmontée d'une pagode, vers l'extrémité nord de la ville, et de rares grands édifices. Ceux-ci sont peu nombreux dans la ville même de Pékin et les étrangers ne peuvent pénétrer dans presque aucun. Il y a vingt-cinq ou trente ans, on les admettait dans l'enceinte d'un assez grand nombre de temples : le Temple du Ciel, aujourd'hui en reconstruction, et où l'empereur lui-même va sacrifier chaque année au solstice d'hiver, ceux du Soleil, de la Lune, de l'Agriculture; il était même possible d'arriver à voir certaines parties des jardins du palais. C'était l'effet de la crainte salutaire inspirée aux Célestes par l'entrée de l'armée anglo-française à Pékin en 1860. A

mesure qu'on s'est éloigné de cet événement, la leçon a été peu à peu oubliée avec la facilité qu'ont les Chinois pour ne pas se souvenir de ce qui a blessé leur orgueil. Il semble qu'aujourd'hui le peuple ajoute foi à la fable officielle inventée pour « sauver la face », et d'après laquelle l'empereur Hien-Feng, fuyant en réalité devant les troupes alliées, se serait simplement rendu à son parc de Djohol en Mongolie, pour une partie de chasse; l'insolence habituelle avait complètement reparu, lorsque le bruit des victoires remportées par les Japonais et la crainte de voir l'armée du mikado entrer dans la capitale sont venus de nouveau améliorer la position des étrangers.

Quand je me trouvais à Pékin, à l'automne de 1897, il était rare que des Européens fussent insultés dans la rue, tandis qu'ils l'étaient fréquemment avant la guerre et que je l'ai été moi-même, comme beaucoup d'autres, à Canton. Mais l'entrée de presque tous les édifices est restée interdite. Le seul temple aisément accessible est celui de Confucius, une grande salle banale au toit élevé supporté par des piliers de bois peints en rouge. On visite également les lieux d'examen des lettrés, plusieurs milliers de minuscules cellules alignées sur plusieurs rangées parallèles où les infortunés candidats à la licence et au doctorat sont enfermés durant plusieurs jours de suite pour faire leurs compositions. Lorsqu'on a été en outre à l'ancien observatoire, où se trouvent deux séries d'instruments, les uns datant de la domination mongole au XIIIe siècle, enfouis dans la végétation au fond d'une cour, les autres du XVIIe, fabriqués sous la direction du jésuite Verbiest, astronome de l'empereur de Chine, au sommet des murailles, on a fini la visite des monuments de Pékin.

Aussi bien, les promenades dans les rues, le long du pied des énormes murailles ou sur leur sommet, sont-elles autrement intéressantes et instructives qu'une visite de temple ou de palais. On y est frappé à chaque instant de ce qui fait la force de la race chinoise et la faiblesse de l'État chinois, du contraste de l'activité incessante, méthodique, persévérante des particuliers et de l'incurie officielle. On se convainc, par tout ce qu'on voit, que les Européens trouvent aujourd'hui la Chine dans une décadence comparable à celle de l'Empire romain au moment de l'invasion des Barbares. Cette ville de Pékin, qui a dû être autrefois une magnifique capitale, n'est évidemment plus que l'ombre d'elle-même. Le nombre de ses habitants, 700 000 à 800 000 au plus aujourd'hui, diminue et quantité de maisons sont en ruines; telles grandes voies, jadis superbement pavées, sont défoncées par suite d'un manque d'entretien séculaire; des égouts autrefois couverts coulent maintenant en plein jour et, à demi comblés par des dépôts qu'on n'enlève jamais, souvent complètement obstrués, se répandent en mares infectes; des pans entiers des murailles, qu'on ne prend pas soin de réparer, s'écroulent quelquefois. On les relève alors, mais, comme la plus grande partie des fonds consacrés à ce travail reste aux mains grasses des fonctionnaires et des entrepreneurs, il n'est jamais bien fait; on n'aurait garde, du reste, de reconstruire solidement, car on s'enlèverait ainsi, avec la chance d'un nouvel effondrement, une source de bénéfices futurs. En revanche, lorsque l'empereur sort par exception de son palais pour se rendre à quelque résidence d'été ou aller sacrifier à un temple, on fait la toilette de la partie de la ville qu'il doit parcourir, de façon à lui

donner l'illusion que sa capitale est bien tenue. Dans les rues où passera le cortège on comble sommairement les fondrières, on jette du sable sur le sol, on fait disparaître tout ce qui choquerait l'œil du Fils du Ciel, comme ces misérables paillotes qui encombrent et rétrécissent la grande artère de la ville chinoise; on peint en blanc l'intérieur des demi-lunes du rempart, mais seulement jusqu'à la hauteur où l'empereur, de sa chaise à porteurs, peut atteindre du regard. Aucun souci, dans tout cela, d'une amélioration réelle ou durable; sauver la face, voilà ce qu'on veut et rien autre chose.

CHAPITRE III

La campagne chinoise aux environs de Pékin. — Les nombreux signes évidents de la décadence de l'Empire.

De Pékin aux tombeaux des Ming et à la grande muraille de Chine. — Les temples des collines. — Défaut d'entretien de tous les monuments et des travaux publics : vestiges d'anciennes grandes routes dallées, presque toutes remplacées aujourd'hui par de mauvais chemins qu'on ne répare que superficiellement lors du passage de l'Empereur ou de l'Impératrice. — Abandon universel des œuvres utiles en Chine, pour consacrer les ressources du trésor à des futilités.

Une course dans les environs de Pékin, à la Grande Muraille et à quelques-uns des temples bâtis sur les collines à l'ouest de la ville, confirme les impressions recueillies dans la capitale. Cette excursion se fait aujourd'hui en quatre ou cinq jours, avec un confortable relatif et sans aucun danger. Un boy, c'est-à-dire un domestique servant à la fois de guide, d'interprète, de valet de chambre et de cuisinier, souvent fort expert dans l'art de Vatel, un âne et son ânier, une charrette attelée de deux mules et son charretier, tel est l'équipage que comporte cette course que l'on accomplit ainsi agréablement, en alternant la marche à pied et le transport à dos d'âne. Le per-

sonnel peut sembler nombreux, mais nul autre que son ânier ne saurait faire avancer un âne chinois, et nul autre que leur charretier des mules chinoises; quant au boy, c'est l'homme indispensable, entre les mains duquel il faut s'en remettre absolument et auquel on confie le soin de régler, avec un lourd sac de sapèques et des billets de valeur minime émis par les banques locales, tous les frais de l'excursion, notes d'auberge aussi bien que pourboires aux serviteurs et aux gardiens ou aux bonzes des temples. Il va de soi qu'il fait un peu danser l'anse du panier, qu'il sait se réserver son petit bénéfice, son *squeeze*, comme on dit en *pidjin english*, dans ce jargon qui n'a guère d'anglais que le nom et qui est la langue franque des ports chinois. Mais un Européen se déplaçant en Extrême-Orient a toujours un nombreux personnel : cela ajoute à son prestige, puis chaque homme a sa fonction spéciale et ne voudrait se charger d'aucune besogne de surcroît. Quant au *squeeze*, c'est un usage universellement admis, presque avoué; il est aussi nécessaire d'en passer par là que par le pourboire ou le « sou du franc » chez nous en mainte circonstance; puis il y a encore économie à le faire plutôt que d'essayer de traiter directement.

En sortant de Pékin par le nord, on traverse l'espace sablonneux et stérile sur lequel s'étendait au XIIIe siècle une partie de la ville qui s'est depuis déplacée vers le sud, puis de grosses bourgades suburbaines, qui sont surtout des agglomérations de marchands, et l'on se trouve ensuite dans la plaine admirablement cultivée qui s'étend au nord de Pékin, jusqu'au pied des collines. Elle est plus dénudée qu'au sud et l'on ne voit d'arbres qu'auprès des villages, tous entourés d'une verte ceinture de saules et

disséminés en grand nombre au milieu des champs, à deux ou trois kilomètres à peine de distance les uns des autres. Dans cette région, le sol et le climat sont trop secs pour le riz; aussi y cultive-t-on le blé d'hiver que je voyais semer et parfois déjà sortir de terre au mois d'octobre et qui ne gèle pas dans la terre très sèche, malgré des froids de 20 degrés et le peu d'épaisseur de la neige; récolté dès le milieu de mai, du sorgho, du millet ou du sarrasin lui succède, et c'est le millet qui forme ici le fond de la nourriture des hommes. On a toujours le spectacle du travail actif des paysans, labourant avec d'assez fortes charrues, plus sérieuses que celles des moujiks sibériens et qu'ils attellent de deux mulets ou de deux chevaux, quelquefois de trois petits ânes. Dans les villages on voit battre le grain ou lier les grandes tiges du sorgho qui doivent servir à faire des nattes ou des cloisons; les femmes aident à ces derniers travaux qui ont lieu près des habitations, mais ne s'en éloignent pas pour aller aux champs. Les chemins sont en général mauvais; ils ne l'ont pas été toujours; des ponts sont superbes encore, mais les dalles de la chaussée qu'ils portent sont entièrement disjointes, d'autres rivières doivent se passer à gué près des ruines d'un pont. Tout indique qu'on suit le tracé d'une très grande voie d'autrefois. Il est vrai que cette voie mène aux tombeaux des Ming; cela explique à la fois le luxe qui a présidé à sa construction lorsque cette dynastie régnait et l'abandon où elle se trouve depuis que les Mandchoux ont détrôné les Ming en 1644.

Peu de sites font une impression plus grandiose que la vallée en hémicycle autour de laquelle s'élèvent, sur les dernières pentes des collines, les monuments funéraires de treize empereurs de la dynastie

des Ming. Chacune de ces tombes est une réunion de plusieurs édifices entourés de beaux arbres verts, qui contrastent avec la dénudation habituelle des montagnes chinoises. La large voie qui y mène, dallée, mais disparaissant presque aujourd'hui, pénètre par un superbe arc de triomphe dans la vallée silencieuse et qui paraît déserte, quoique cultivée, car c'est à peine si l'on aperçoit les petits villages, tapis au pied des hauteurs. Après avoir passé sous d'autres portes élégantes que soutiennent des colonnes munies d'ailes, on arrive à une gigantesque allée de colosses monolithes représentant des figures d'animaux alternativement assis et couchés, puis des hommes, législateurs et guerriers. Des chemins rayonnent ensuite vers chacun des tombeaux, dont j'ai visité l'un, celui du premier empereur Ming qui ait régné à Pékin.

Après avoir pénétré dans une haute enceinte par un porche à trois portes mal entretenu, et traversé des cours plantées d'arbres verts, on arrive à la grande salle. Devant toute la façade courent plusieurs rangs de marches de marbre aux rampes finement sculptées. La salle elle-même n'a pas moins de soixante mètres de long sur vingt-cinq de large et une douzaine de hauteur. Elle est presque entièrement vide et l'on n'y voit d'abord que les quarante gigantesques colonnes de bois, formées d'un seul tronc d'arbre et que deux hommes ne peuvent embrasser, qui supportent le toit; ces colonnes passent pour être venues des confins de l'Indo-Chine; au milieu d'elles se dissimule un petit autel, où tombent en miettes des vases remplis de poussière et sans intérêt artistique, tandis qu'un peu en arrière, dans une sorte de tabernacle, se trouve simplement la tablette de l'empereur défunt portant son nom gravé

en trois caractères chinois. Son corps gît plus loin, au fond d'une galerie qui pénètre d'un mille dans l'intérieur de la colline, mais qui est murée à peu de distance de l'entrée, où l'on arrive après avoir traversé encore deux cours séparées par un portique. De la large tour qui s'élève au-dessus de cette entrée et sur les murs de laquelle d'innombrables visiteurs chinois et quelques Européens ont gravé leurs noms à la pointe de leurs couteaux, la vue embrasse l'hémicycle des montagnes et toutes ces tombes que leur simplicité voulue et la rareté des ornements ne rendent que plus grandioses, mais dont la construction a dû coûter un travail qui ne peut se comparer qu'aux travaux faits par les anciens Égyptiens pour les sépultures de leurs Pharaons.

La Grande Muraille de Chine est, elle aussi, une œuvre colossale. On prend pour s'y rendre la grande route de Mongolie qui la traverse à la porte de Pa-ta-ling, à l'extrémité de la passe de Nankou. Importante voie commerciale, que parcourent depuis bien des siècles les longues caravanes de chameaux qui servent au trafic de la Mongolie et de la Sibérie avec la Chine, cette route était autrefois très large et pavée, dit-on, de gros blocs de granit. On n'en aperçoit plus guère de traces, ni dans la traversée de la petite ville de Nankou, où l'on s'en est peut-être servi pour la construction des maisons, ni dans la passe de montagne où l'on grimpe ensuite péniblement et où tout a dû s'ébouler dans le torrent. Nankou est une ville murée comme la plupart de celles des environs de Pékin, comme la curieuse bourgade de Tchou-Young-Kwan qu'on traverse un peu après et sur l'une des portes de laquelle se trouve une inscription en six langues dont une n'a pu encore être

déchiffrée. De toutes parts, sur les montagnes, des tours et de pittoresques fortifications en ruines témoignent que la peur des Mongols et des Tartares hantait depuis longtemps les Chinois. C'est contre eux qu'a été construite la Grande Muraille, qui se compose de deux parties, la muraille extérieure et la muraille intérieure : la première s'étend sur près de 2 500 kilomètres de Chan-haï-Kwan, sur le golfe du Petchili, jusque dans la province du Kansou, sur le haut fleuve Jaune; sa construction remonte à deux cents ans avant notre ère; il va sans dire qu'elle a été souvent remaniée et réparée. En pierres de taille près de la mer, elle est en briques sur la plus grande partie de son parcours et a une épaisseur de 5 à 6 mètres sur une hauteur qui n'est guère supérieure; à l'extrémité ouest, ce n'est plus qu'une levée de terre.

La muraille intérieure, qui date du VIe siècle de notre ère, mais a été presque entièrement reconstruite par les Ming au XVIe, a 800 kilomètres de développement; c'est elle que l'on voit à Pa-ta-ling, coupant le col où passe la route et s'éloignant à droite et à gauche pour suivre en zigzag la crête des montagnes. Elle est construite d'une manière analogue aux murailles de Pékin : un soubassement en pierre; deux parements crénelés en briques recouvrant de la terre battue; le sommet, dallé, forme un chemin de 3 m. 50 de largeur environ ; la hauteur varie, suivant les irrégularités du terrain, de 4 à 6 mètres; des tours carrées deux fois plus élevées, munies aussi de créneaux ainsi que d'embrasures, se dressent fréquemment, tous les cent mètres, m'a-t-il paru. Beaucoup moins imposante que l'enceinte de Pékin, il ne semble pas que la Grande Muraille mérite les railleries dont elle a été l'objet. Contre des assaillants ne

disposant pas d'artillerie, contre des cavaliers comme les Mongols et les Tartares, c'était une défense des plus sérieuses et, s'ils l'ont franchie quelquefois, elle a plus souvent encore arrêté leurs invasions. Bien que ne servant plus depuis l'établissement de la dynastie actuelle, qui est elle-même tartare, elle est restée, grâce au soin avec lequel elle avait été entretenue jusqu'à l'avènement de celle-ci, un des monuments les mieux conservés de la Chine.

Il n'en est pas de même de la plupart des temples qui parsèment les collines, au milieu de beaux bosquets d'arbres verts tranchant sur le ton gris des hauteurs, dénudées et incultes, comme le sont en Chine tous les endroits accidentés : agglomérés dans les plaines et s'y serrant à un degré inconnu en Europe, les hommes d'Extrême-Orient laissent les régions montagneuses entièrement désertes. On est bien reçu dans ces temples des environs de Pékin, dont quelques-uns servent de résidence d'été à des diplomates européens, fatigués d'être enfermés dans la ville, dont les miasmes pénètrent dans la saison chaude jusqu'aux légations, en dépit des parcs qui les entourent. Certains ne comprennent que des édifices de bois, les logements pour les bonzes, entourant les cours où se trouvent les sanctuaires, aussi bien que ces sanctuaires eux-mêmes. Cet emploi du bois, si général en Extrême-Orient, n'exclut ni le luxe ni l'art : les temples japonais de Nikko et bien d'autres, merveilles de richesse et de beauté, sont entièrement en bois; mais de pareils édifices, s'ils ne sont soigneusement entretenus, se délabrent très vite et c'est à ce délabrement qu'on assiste ici. Toute l'accumulation de Bouddhas dorés, souvent de grandeur naturelle, qu'on vous présente toujours, au nombre de

plusieurs dizaines, voire de plusieurs centaines, en vous faisant remarquer soigneusement qu'il ne s'en trouve pas deux exactement pareils, ces autres Bouddhas géants, accroupis ou couchés, ces monstres trois fois plus grands que nature, peints de couleurs vives, au rictus horrible et aux gestes féroces, qui gardent l'entrée des temples, cet entassement d'idoles a provoqué le plus souvent chez moi du dégoût plutôt qu'une impression religieuse. Ce bouddhisme dégénéré est bien différent de celui qui s'est conservé pur à Ceylan et dans certaines sectes japonaises. On ne retrouve de traces du caractère original de cette religion, ou du moins de la contrée où elle a pris naissance, que dans la ravissante pagode en pierre de Pi-Youen-Sse, de style purement hindou, où d'exquis bas-reliefs retracent la vie de Çakyamouni et de ses saints, ou dans les sculptures, plus belles encore peut-être, du temple de la Tour Jaune.

Le palais d'été, qui n'était d'ailleurs pas un vrai monument chinois, mais avait été bâti, sous la direction des jésuites du XVIIIe siècle, dans le genre de Versailles, n'a pas été reconstruit depuis sa destruction par les alliés en 1860, et l'accès de ses ruines demeure interdit; mais on aperçoit, non loin de là, la résidence estivale de l'impératrice douairière au milieu de superbes jardins. La route qui y mène est fort bien tenue; du reste, comme l'impératrice allait précisément se rendre dans un temple des environs lorsque je passai par là, on réparait tous les chemins du voisinage; des centaines de coolies travaillaient; des mandarins de rang secondaire ou inférieur, à bouton blanc ou à bouton d'or, couraient à cheval donner des ordres et surveiller ; les ornières profondes disparaissaient sous le sable fin; tout cela ne devait durer

qu'un jour, mais pendant ce jour les chemins les plus détestables allaient avoir l'apparence de routes en parfait état.

On n'hésite pas, en Chine, à gaspiller ainsi de l'argent pour des futilités. Afin de détourner une rivière qui aurait gêné l'établissement des jardins d'un palais impérial, on n'a pas craint de ruiner des milliers de paysans en inondant leurs champs ; afin de pouvoir célébrer dignement le soixantième anniversaire de l'impératrice douairière, on y a affecté, peu d'années avant la guerre avec le Japon, les fonds destinés à la réorganisation de l'armée du Petchili. Tout ce qui ne sert pas à la cour, aux vanités officielles, est négligé. Par tout l'empire les voyageurs constatent ce que j'ai vu aux environs de Pékin, ce que j'ai retrouvé ensuite près de Canton ou de Shanghaï : les routes n'existent plus, les ponts tombent en ruines. Le canal impérial, cette œuvre gigantesque des générations passées, qui s'étendait de Hangtchéou à Tien-tsin, sur plus de 1 500 kilomètres, reliant le fleuve Bleu, le fleuve Jaune et le Peï-ho, la capitale aux provinces du centre d'où venaient ses approvisionnements, le canal impérial est entièrement comblé en certains points par l'accumulation des vases et des sables; en d'autres, il n'a plus que quelques pouces d'eau et ne peut servir qu'à un trafic local. La Chine actuelle n'est plus que l'ombre de ce qu'elle a été. Sauver la face, jeter de la poudre aux yeux, voilà tout ce qu'est capable de faire son administration décrépite et pourrie. Cette déchéance date de loin et la catastrophe qui a jeté un pays de 400 millions d'hommes aux pieds d'une nation dix fois moins nombreuse n'est que le dernier trait d'une longue décadence.

CHAPITRE IV

La classe des lettrés et le mandarinat, causes principales de la décadence et de l'immobilité de la Chine.

Les lettrés, classe gouvernante du Céleste Empire. — Son recrutement au sein du peuple, par des examens : bacheliers, licenciés et docteurs; nombre immense des candidats. — Choix exclusif des fonctionnaires parmi les lettrés; achat de la plupart des places; les syndicats pour l'exploitation des fonctions publiques. — Vice le plus grave du système : matières sur lesquelles portent les concours : ceux-ci sont de purs exercices de rhétorique et de mémoire sur l'immense fatras des vieux classiques et des anciennes annales. — Tentatives maladroites d'introduction à faibles doses des sciences de l'Occident dans les examens. — Ossification de l'intelligence et superstition des lettrés. — Les vices universels du système des examens à outrance ont été aggravés par l'isolement de la Chine, sa facile supériorité sur ses voisins, l'admiration d'elle-même qui en est résultée; la disparition complète de l'esprit militaire provient des mêmes causes. — Hostilité et mépris des lettrés à l'endroit des innovations venues de l'Europe. — Difficulté de réformer ou de supprimer le mandarinat.

Comment ce peuple qui fut grand, qu'on peut comparer en Extrême-Orient à ce que furent les Romains dans les pays méditerranéens, est-il tombé au point où nous le voyons? Le fléau de la Chine aujourd'hui et depuis longtemps, ce qui paralyse tout

effort, ce qui arrête tout progrès, c'est le mandarinat; et malheureusement ce fléau est son orgueil. C'est par l'État routinier, incapable, corrompu, que périt cette nation. Sans doute on a dit que les peuples n'ont jamais que le gouvernement qu'ils méritent; sans doute l'organisation de l'administration chinoise est le produit des conditions géographiques et des circonstances historiques dans lesquelles s'est trouvée la Chine, comme du caractère même du peuple chinois. Mais ce sont les traits les plus fâcheux de ce caractère qui se retrouvent, accentués, chez le corps de lettrés qui gouverne l'empire, alors que les qualités sérieuses d'activité et d'énergie semblent avoir disparu.

Les Européens ne sont pas encore à même de se rendre un compte bien exact de la manière dont est organisé le gouvernement chinois, théoriquement fondé sur les mêmes principes que le gouvernement de la famille. Mais ce que nous savons d'une façon certaine, c'est qu'il est entièrement entre les mains de la classe dite des « lettrés » dans laquelle sont recrutés tous ses fonctionnaires ou « mandarins ». C'est de l'esprit de cette classe qu'il importe de se rendre compte, si l'on veut connaître les tendances qui dirigent le gouvernement de l'Empire du Milieu et savoir ce qu'on en peut attendre. La classe des lettrés n'est pas héréditaire : elle se recrute, de la manière la plus démocratique du monde, par des examens auxquels tous ont accès. Ces examens comportent trois degrés, à la suite de chacun desquels on confère successivement aux candidats heureux des grades désignés couramment par les Européens, par analogie avec nos grades universitaires, sous les noms de bachelier, licencié, docteur. Pour le grade

de bachelier, les concours ont lieu dans chaque district (il y a une soixantaine de districts par province); pour celui de licencié, dans les dix-huit capitales provinciales; pour celui de docteur, à Pékin seulement. On jugera du prestige qu'exerce sur la population le titre de lettré si je mentionne qu'au moment où je me trouvais à Shanghaï, à la fin de 1897, 14 000 candidats concouraient à Nankin pour les examens de la licence, où 150 seulement devaient être reçus. C'est un insigne honneur pour une famille que de compter un lettré parmi ses membres, et toute une province est en fête quand un de ses enfants est reçu premier aux examens triennaux du doctorat à Pékin; lorsqu'un lauréat retourne dans sa ville natale, il est accueilli en grande pompe comme un triomphateur. Il est vrai que sa tâche a été rude et le simple acte de prendre part au concours exige une endurance physique extraordinaire : les candidats passent trois jours, sans sortir un seul instant, dans des loges de quatre pieds sur quatre, où il leur est impossible même de se coucher, en tête à tête avec leur pinceau, leur papier et leur bâton d'encre de Chine. Il n'est pas étonnant qu'à chaque examen on soit obligé de relever plusieurs morts.

Ces concours se passent-ils régulièrement? Il semble, au dire des gens les mieux informés, que la faveur n'y soit pas entièrement étrangère, mais qu'elle n'y joue pas cependant un rôle tout à fait prépondérant. Les fils ou les très proches parents des très hauts fonctionnaires sont à peu près certains d'être reçus; ce ne sont jamais, toutefois, que quelques unités et, dans l'ensemble, le classement serait fait d'après le mérite. Mais c'est après l'examen que les difficultés commencent pour les gens pauvres et sans

appui. Si nul ne peut, en effet, occuper une place à moins d'avoir passé ses examens, il ne s'ensuit pas que tout candidat heureux en obtienne une nécessairement, et certains ont pu l'attendre toute leur vie. Malgré cela, les hommes qui paraissent vraiment habiles ou remarquables arrivent en général à se caser et voici comment : la plupart des places s'achètent plus ou moins; voit-on un sujet capable de bien faire son chemin, il se forme un syndicat, une société en commandite, qui lui avance les fonds nécessaires pour mettre le pied à l'étrier, qui l'aide dans ses démarches et se fait largement rémunérer ensuite en percevant une part dans les bénéfices des charges occupées par son protégé, ou plutôt son associé. L'idée d'exploiter ainsi une fonction publique comme une affaire est vraiment ingénieuse et, paraît-il, souvent fort profitable; mais on juge des exactions qui se répercutent et se multiplient du haut en bas de l'échelle des fonctionnaires. Je ne citerai ici qu'un chiffre qui m'a été affirmé par plusieurs personnes à même d'être bien renseignées : le poste de taotaï (gouverneur) de Shanghaï, auquel est affecté un traitement de 6 000 taëls (le taël vaut actuellement 3 fr. 75) par an et auquel on est nommé pour une durée de trois ans s'est acheté dans ces derniers temps de 200 000 à 250 000 taëls.

Ce qui est pire que l'achat des fonctions publiques ou le rôle de la faveur dans les examens, ce sont les matières mêmes sur lesquelles portent ces examens. On ne s'y occupe que de littérature et de scolastique, de l'étude des classiques chinois. Les œuvres de Confucius forment la base des connaissances exigées, celles de ses disciples, de Mencius, d'autres philosophes vieux de 2 000 ans, et toute la masse des

anciennes annales viennent s'y ajouter. Ce sont des centaines de volumes que les candidats doivent savoir à peu près par cœur, car la mémoire est la seule faculté que l'on cherche à exercer. A certaines questions il faut répondre uniquement par des citations textuelles; lors même que cela n'est pas obligatoire, il convient d'émailler sa composition d'un grand nombre de ces citations. Quant au beau style, il consiste surtout à choisir, de temps à autre, parmi les 60000 caractères qui composent l'écriture chinoise [1] et représentent chacun un mot, des signes presque inconnus qui ne se trouvent que dans quelque recoin caché d'un vieil ouvrage, au lieu d'employer leurs synonymes usuels. Aussi tout l'effort de l'instruction préparatoire consiste à faire apprendre aux malheureux candidats le plus grand nombre possible de caractères, en même temps que le plus grand nombre possible de citations de classiques. Aucun Chinois, croyons-nous, ne connaît tous les caractères de sa langue, mais, d'autre part, aucun ne les ignore tous : c'est une des curiosités de ce pays que chacun y sait plus ou moins lire et écrire, mais personne complètement. Les plus pauvres diables connaissent quelques dizaines de caractères, les plus usuels, ceux qui se rapportent à leur métier. Avec 6 000 ou 8 000, on est déjà un homme instruit, et de fait, il est bien peu d'idées qu'on ne puisse exprimer avec 6000 ou 8 000 mots. Nombre de hauts lettrés toutefois arrivent à 20 000; mais en quel singulier état doit être l'intelligence d'un homme lorsqu'il a passé toute sa jeunesse à apprendre, par une sorte de gavage

1. On sait que l'écriture chinoise se compose de signes idéographiques dérivés originellement de dessins représentatifs des objets.

mécanique, des milliers de signes, qui ne se distinguent que par de minuscules détails de traits, et à s'inculquer l'énorme fatras des classiques et des annales !

On a voulu dernièrement modifier un peu les examens et faire des concessions au moins apparentes à ce qu'on appelle officiellement la « nouvelle culture de l'Occident ». Aux questions habituelles de critique des classiques, d'interprétation de maximes de Confucius, d'identification de noms géographiques actuels avec des noms anciens, on joignait au dernier concours pour la licence de Nankin (qui était le premier de ce genre depuis la guerre sino-japonaise) quelques questions d'astronomie : « Quel est le diamètre apparent du soleil, quel serait celui de la terre vue du soleil ou d'une autre planète? » Mais voici ce qui venait ensuite, qui peint l'état d'âme des examinateurs et fournit un type des questions habituellement posées : « Pourquoi le caractère d'écriture qui représente la lune est-il fermé par le bas tandis que celui qui représente le soleil est ouvert? » Il fallait évidemment donner quelque réponse mystique, extraite des enseignements classiques. « Chassez le naturel, il revient au galop. »

De même, dans une capitale de province, voisine de Shanghaï, les fonctionnaires préposés à l'instruction publique ont fait des efforts pour encourager l'étude des mathématiques. On a institué un concours comportant des prix et fait appel à tous ceux qui voulaient y prendre part. Beaucoup de jeunes gens élevés dans les écoles des missions ont composé et ont donné des solutions originales très convenables ; d'autres, qui connaissaient mieux les Quatre Livres et les Cinq Classiques que la géométrie de l'Occident, ont découvert que les problèmes avaient été cherchés

dans un vieil ouvrage datant de plusieurs siècles : ils ont copié mot à mot la solution fantaisiste qui y était donnée et ont obtenu tous les prix. L'année suivante, un professeur à l'un des collèges des missions étrangères demanda qu'un Européen compétent fût admis dans la commission chargée de préparer les problèmes et de juger les compositions; on répondit qu'il n'y avait pas lieu, que tout était déjà prêt; on laissa du reste circuler les questions d'avance sans se préoccuper aucunement d'assurer la loyauté des épreuves.

Je citerai encore, comme dernier exemple de tentative d'introduction des sciences occidentales dans les concours, les questions relatives à ces sciences posées dans le Tchekiang, en 1898, aux examens du baccalauréat : « 1° Comment sont fabriquées les chandelles étrangères et quelle supériorité possèdent-elles sur les chandelles chinoises? — 2° Nommer les principaux ports où touchent les bateaux à vapeur entre le Japon et la Méditerranée. — 3° Parmi les nouvelles sciences et les méthodes étrangères qu'il est question d'introduire en Chine, quelles sont celles auxquelles il convient d'attacher le plus d'importance? — 4° Faire un essai sur le droit international. »

Ces quelques innovations maladroites ne changent pas le fond de scolastique et de rhétorique des examens chinois. Les thèmes habituels des compositions restent les mêmes; en voici deux cités par M. Henri Norman [1] : « Confucius a dit : « De quelle majestueuse manière Choun et You n'ont-ils pas régné sur l'Empire, comme si cet Empire n'était rien pour eux! » — Confucius a dit : « En vérité Yao était un

1. *Politics and Peoples of the Far East*; Londres, Fisher Unwin, 1895.

grand souverain! Combien il était majestueux! Le ciel seul est grand et seul Yao était digne de lui! Combien haute était sa vertu! Le peuple ne pouvait trouver de nom pour la qualifier! » Voilà ce qu'il fallait développer à grand renfort de fleurs de rhétorique. C'est sur l'étude de livres vieux de vingt siècles, encombrés de paraboles et de maximes quintessenciées, sur lesquels des commentateurs devenus eux-mêmes des classiques discutent à perte de vue; c'est sur la connaissance d'annales enjolivées, remplies de légendes bizarres que l'on prend au pied de la lettre, que sont choisis les membres de la classe qui gouverne la Chine.

Le résultat de cette méthode, c'est qu'on voyait encore en 1897, deux ans après cette guerre avec le Japon qui a mis le Céleste Empire à deux doigts de sa perte, un censeur, c'est-à-dire un des plus hauts fonctionnaires de l'empire, protester dans un rapport à l'empereur contre les concessions regrettables faites aux inventions des barbares occidentaux au risque de troubler le repos des morts. Plutôt que de construire des chemins de fer, concluait-il sérieusement, ne vaudrait-il pas mieux promettre une récompense à celui qui retrouverait le secret des chars volants traînés par des phénix qui existaient autrefois? Un membre du Tsong-li-Yamen s'élevait peu de temps auparavant contre les travaux de terrassement de ces mêmes chemins de fer et contre les clous enfoncés dans les traverses qui risquaient de blesser les dragons sacrés habitant le sous-sol et protecteurs des villes de l'empire. Toutes les superstitions de la géomancie du *fengshui* relatives à la circulation dans l'air de bons et de mauvais esprits, aux prescriptions qui en résultent pour la

hauteur des monuments et la disposition des ouvertures, exercent le plus grand empire parmi les gens les plus haut placés.

Le recrutement démocratique du mandarinat le rend plus nuisible encore qu'il ne serait s'il constituait une aristocratie héréditaire et fermée. Tel qu'il est, en effet, personne n'a d'intérêt à le détruire, les gens les plus intelligents s'efforcent au contraire d'y entrer; la préparation aux examens écrème la population, attire à elle tous les esprits les mieux doués, qu'elle abrutit du reste irrémédiablement; la carrière littéraire jouit d'un prestige énorme et le plus pauvre homme peut espérer que son fils y entrera. Elle n'excite donc nullement les haines que font naître les privilèges d'une caste et aucun mouvement n'a de chance de se produire contre elle. Mais le point où en est arrivé le Céleste Empire sous la direction exclusive de cette classe est la condamnation du système des examens appliqué au gouvernement; maints États occidentaux qui tendent à s'enchinoiser sous ce rapport ont un grand profit à tirer de cette leçon. Le développement exclusif de la mémoire, l'obstination dans les vieilles méthodes, le misonéisme, le triomphe des médiocres sur les esprits originaux, la gérontocratie, la routine poussée au dernier degré, voilà les effets infaillibles de la méthode du concours à outrance.

Qu'en Chine ces effets aient été plus accentués qu'ailleurs, on ne le nie pas, et cela tient à diverses circonstances historiques et ethniques. Arrivés bien avant notre ère à un haut degré de civilisation, les Chinois, plus nombreux et plus intelligents que leurs voisins, eurent vite fait, aussitôt qu'ils se furent réunis en un État compact, de soumettre l'Indo-

Chine et la Corée; le Japon était isolé dans ses îles; ils n'eurent plus alors de voisins, séparés qu'ils étaient de l'Inde par de colossales barrières montagneuses, et de l'Occident par d'immenses déserts. Dès lors ils n'eurent plus qu'à se laisser vivre, et, remplis d'admiration pour les travaux de leurs ancêtres qui leur avaient assuré cette parfaite tranquillité, qui leur avaient soumis toutes les nations d'alentour, ils s'accoutumèrent à les regarder comme des hommes supérieurs, des types de perfection. Plus avancés qu'aucun peuple sujet ou tributaire, n'ayant point à subir l'aiguillon de la concurrence, ils se complurent dans l'admiration d'eux-mêmes ou plutôt de ceux qui avaient fait leur pays, crurent qu'aucun progrès n'était plus possible ni désirable, et restèrent immobiles. L'isolement, le manque d'émulation dans lequel a vécu la Chine est assurément ce qui a le plus contribué à la figer. Il faut remarquer que le monde antique commençait à se trouver, pour les mêmes raisons, dans un état analogue au moment de l'invasion des Barbares, et que, en dehors de la révolution morale effectuée par le christianisme, qui ne put produire ses pleins effets que par le renversement de l'Empire, aucun progrès ne s'y faisait plus. L'admiration stérile du passé forme déjà le fond de la doctrine de Confucius. A regarder ainsi en arrière, à ne jamais rien changer aux usages des ancêtres, les raisons d'être de bien des choses devaient finir par disparaître, surtout chez un peuple naturellement porté aux questions positives et pratiques plutôt qu'aux idées générales et élevées, et tout le monde s'accorde à reconnaître que le peuple chinois est ainsi fait. Religion et morale, tout se réduisit bientôt en rites et en formes, vaines et creuses enveloppes

cachant le vide, dont est faite toute la civilisation chinoise, et c'est ainsi qu'on arriva à cette conclusion qu'il faut avant tout sauver la face et que cela suffit à tout.

L'isolement de la Chine, sa facile supériorité sur ses voisins terrestres, a produit encore une autre conséquence grave : l'anéantissement de l'esprit militaire qui a entraîné la disparition des idées de devoir et de sacrifice. Les mandarins militaires sont infiniment méprisés par leurs collègues civils; les épreuves par lesquelles on les choisit consistent surtout en exercices de force physique : soulever des poids et tirer de l'arc. « On ne prend pas de bon fer pour faire des clous, ni un brave homme pour faire un soldat », dit un proverbe chinois. Aussi les armées chinoises ne sont-elles que des ramassis de malandrins, à la fois pillards et lâches, quoique son peu de souci de la vie, comme son endurance physique, concoure à faire du Chinois une excellente matière première militaire. Le Céleste Empire est aussi incapable aujourd'hui de se défendre contre la civilisation occidentale qu'il est incapable de se l'assimiler.

Des lettrés, qui gouvernent, il n'y a rien à espérer. Ils ne veulent rien apprendre ni rien oublier. Leurs préjugés ne les empêcheraient-ils pas d'adhérer à un grand mouvement de réformes, que leur intérêt s'y opposerait. Dans l'état amorphe où se trouve aujourd'hui la Chine, avec la difficulté de communications entre la capitale et les provinces, les mandarins font ce qu'ils veulent. La *Gazette de Pékin*, c'est-à-dire le journal officiel, ne racontait-elle pas dernièrement en termes pompeux la suppression d'une révolte, faisant le compte des frais et annonçant les récompenses proposées à l'approbation impériale — qui fut donnée,

— alors que jamais insurrection n'avait eu lieu dans l'endroit désigné! On n'avait vu dans la région que trois soldats à la poursuite d'un voleur recherché par la justice! De pareilles aubaines ne se représenteraient plus dans un État régulièrement organisé et l'on comprend que la classe à qui elles profitent ne désire aucun changement. « Ceux qui désespèrent le plus de la Chine sont ceux qui la connaissent le mieux », me disait un missionnaire; et c'est ce que j'ai toujours observé en causant avec les Européens établis en Extrême-Orient. Il ne peut être question de réformes venues de l'intérieur, de si haut qu'en parte l'initiative, — on vient d'en avoir une preuve éclatante dans la révolution de palais du mois de septembre 1898. La pression extérieure pourra-t-elle en amener sans faire crouler tout l'édifice du Céleste Empire, et dans quelles conditions? Telle est la question qui se pose.

CHAPITRE V

Le peuple chinois, son esprit et son caractère.

Ancienneté incomparable de l'existence nationale du peuple chinois. — Immobilité de son organisation et de ses conceptions sociales, religieuses et administratives malgré des révolutions de surface. — Patriotisme de race des Chinois, leur attachement invincible à leurs traditions. — Grande homogénéité du peuple chinois, malgré les variétés de milieu naturel, de langue et peut-être d'origine. — Il est tout entier coulé dans le moule uniforme d'une même civilisation, beaucoup plus tyrannique et plus rigide que la civilisation occidentale.

Quelques traits principaux de l'esprit chinois. — La « face »; importance suprême des convenances; la forme dominant le fond. — Abîme qui sépare la pratique de la théorie en toutes choses, notamment dans le gouvernement; corruption séculaire de l'administration chinoise. — Ses vices, surtout sensibles directement aux hommes progressifs et aux plaideurs; légèreté des impôts; la masse du peuple vit contente de son assez misérable sort. — Bonne humeur et esprit de joyeuse résignation des Célestes. — Calamités auxquelles ils sont exposés; leur indifférence à la mort et à la douleur pour eux-mêmes et autrui; la pitié, sentiment inconnu en Chine; pourquoi, malgré tout cela, les Chinois sont de mauvais soldats. — La piété filiale et le culte des ancêtres; leurs bons et leurs mauvais côtés; forte organisation de la famille, condition des femmes. Vices des Chinois : l'amour du jeu, l'opium, leur malpropreté et leurs superstitions. Leurs grandes qualités. — Le peuple n'est pas en décadence comme l'État, mais son esprit a perdu toute élasticité; difficulté de détourner ses regards du passé vers l'avenir. — Premiers effets du contact de l'Occident.

Le peuple chinois est à la fois le plus nombreux du globe et celui qui a la plus longue existence natio-

nale. Ses annales remontent à peu près aussi loin que celles de l'Égypte et, il y a vingt siècles, alors qu'aucun des États qui se partagent aujourd'hui le monde n'était même encore en formation, l'État chinois, après avoir traversé diverses phases d'évolution, était constitué déjà d'après les principes mêmes sur lesquels il repose aujourd'hui. Tandis que des changements profonds et répétés ont modifié de fond en comble, à plusieurs reprises, depuis deux mille ans, l'organisation sociale et les habitudes d'esprit de tous les autres habitants de la terre, les Chinois n'ont presque pas changé. L'introduction même d'une religion nouvelle n'a rien produit de comparable, à l'Orient de l'Asie, à la révolution qu'amena vers la même époque l'expansion du christianisme en Occident. Le bouddhisme n'a pas transformé le peuple chinois; c'est le peuple chinois qui a modifié le bouddhisme et l'a modelé à son image, sans que la doctrine de Çakyamouni exerçât une influence sensible sur son caractère, sur sa conception de l'existence et sur sa morale. Celle-ci est restée telle que l'avaient faite Confucius et les autres vieux sages nationaux, ou plutôt telle qu'ils l'avaient résumée ou exposée, car elle n'est pas le fruit des méditations d'un philosophe ou des inspirations d'un prophète, elle sort des entrailles mêmes de la race. Les institutions n'ont pas changé plus que les habitudes mentales et les règles des mœurs, sur lesquelles elles font d'ailleurs profession de se modeler, puisque le gouvernement de l'Empire est fondé en théorie sur les mêmes principes que celui de la famille : les hauts fonctionnaires ne sont-ils pas qualifiés souvent de « père et mère » de leurs administrés? Les révolutions politiques n'ont pas eu plus de prise sur cet

organisme immuable de l'État chinois que les révolutions religieuses n'en ont eu sur le caractère et les mœurs. Les diverses dynasties qui se sont succédé, qui se sont même, pendant quelques courts intervalles, partagé le territoire, l'ont à peine modifié; lors même que des étrangers, Mongols au XIII[e] siècle ou Mandchoux de nos jours, sont montés sur le trône, ils l'ont laissé subsister en plaçant seulement à côté des grands mandarins quelques surveillants, comme le sont pour les vice-rois les maréchaux tartares d'aujourd'hui. On a comparé fort justement le gouvernement de cet Empire à un cube qui peut être renversé d'une face sur une autre, mais dont l'aspect reste immuable.

La Chine a toujours été gouvernée selon des maximes chinoises. Conquise par des maîtres étrangers, elle a rapidement absorbé ses barbares vainqueurs; elle est toujours restée elle-même et c'est tout ce qu'elle veut : de l'avenir politique de la Chine en tant qu'État, de sa force ou de sa faiblesse, de son indépendance ou de sa sujétion, les Chinois ne se soucient nullement; mais ils tiennent avant tout à conserver leurs habitudes et leurs mœurs, tous les caractères qui distinguent depuis si longtemps leur race. Par un singulier contraste, leurs voisins, les Japonais, uniquement soucieux de l'indépendance et de la grandeur du Japon, renonceraient sans hésiter à toute leur organisation sociale et religieuse, à leurs traditions les plus chères, s'ils croyaient qu'il dût en résulter un bénéfice pour la puissance de leur pays. Les Japonais se font ainsi du patriotisme une conception analogue à celle des Européens; les Chinois ont une sorte de patriotisme de race tout à fait différent, qui, se désintéressant de l'indépendance de l'État

chinois, devient une source de faiblesse pour lui au moment où il se trouve en présence d'adversaires tels qu'il n'en avait jamais connu d'aussi redoutables.

En dehors de cet attachement aux vieilles coutumes et à une antique civilisation demeurée sans changement depuis vingt siècles, de cet esprit conservateur si intense et de cette vigueur du tempérament national, existe-t-il des traits communs à la vaste agglomération de trois cents à quatre cents millions d'hommes[1] qui constitue le peuple chinois? A première vue, rien ne paraît plus homogène que cette immense masse; mais point n'est besoin d'avoir passé bien longtemps en Chine pour remarquer entre les sujets du Fils du Ciel, au point de vue purement physique, d'appréciables diversités de types, qu'empêchait de voir d'abord la dissemblance beaucoup plus profonde qui sépare cette race de la nôtre. Ce qui est plus frappant encore, ce sont les différences entre les dialectes chinois, dont plusieurs forment des langues totalement distinctes. Il est impossible à un indigène de Canton ou de Fou-tchéou de se faire comprendre à Pékin ; bien plus, dans une même province, il existe parfois des différences de langage presque aussi tranchées. Au Fokien on compte trois dialectes principaux : ceux d'Amoy, de Swatéou et de Fou-tchéou, qui sont totalement dissemblables. Entre

1. La population de la Chine a fait l'objet d'estimations assez diverses. Il existe des évaluations officielles, mais jusqu'à quel point sont-elles dignes de créance? C'est ce qu'on ignore. Celles qui sont citées dans le *Statesman's Year Book*, recueil généralement très bien informé, donnent 383 millions pour la Chine propre et 402 pour tout l'Empire. Quelques personnes prétendent qu'il faudrait s'arrêter à un chiffre bien inférieur : 200 à 250 millions, se fondant sur ce que les montagnes sont très peu habitées et que les voyageurs ont eu tort de juger l'ensemble d'après les vallées, très peuplées, qu'ils suivent surtout.

des villes comme Tientsin et Pékin, que séparent à peine trente lieues, on note déjà des divergences de parler très sensibles. Il est certain aussi qu'il n'existe guère de sympathies entre les Chinois originaires de diverses provinces, qu'ils se tiennent beaucoup à l'écart les uns des autres, lors même que les circonstances les rassemblent dans une même ville; l'opposition, les différences de caractère et de tempérament s'accusent en particulier entre l'homme du nord et celui du sud, généralement supérieur par l'énergie et l'esprit d'entreprise, en même temps que plus hostile aux étrangers. Le pouvoir central est presque inconnu d'une multitude de gens, et rien n'est plus vrai que de dire, comme on l'a observé, qu'il serait très aisé de lever une armée dans une partie de la Chine pour entamer une lutte contre une autre portion du pays.

Comparable, par l'étendue et le chiffre de ses habitants, à l'ensemble de l'Europe, la Chine ne serait-elle donc pas plus homogène que le continent où nous vivons? Existerait-il entre ses diverses provinces autant de différence qu'entre chacun des pays qui constituent notre partie du monde? Au point de vue géographique et climatologique il est clair que la diversité n'est guère moindre à l'orient qu'à l'occident de l'ancien continent, quoique la Chine propre n'ait pas, sauf sur ses extrêmes frontières de l'ouest, de montagnes très élevées et que les plaines y soient beaucoup plus étendues et plus continues qu'en Europe. Au point de vue ethnique, il semble qu'il soit exagéré de poursuivre l'analogie et que la Chine soit, malgré tout, plus homogène que l'Europe. Les différents pays de notre continent sont habités par des peuples lointainement parents que rapproche seul le lien d'une même civilisation; entre les divers sujets

du Fils du Ciel, il paraît bien que le lien est plus fort et la ressemblance plus accusée. On n'entend naturellement parler ici que des habitants de la Chine propre, des « dix-huit provinces », auxquelles on peut en ajouter une dix-neuvième, le Ching-king ou Mandchourie méridionale, presque entièrement colonisée aujourd'hui par les Chinois; les divers peuples tributaires du Céleste Empire, Mongols ou Tibétains, de même que ses sujets turcs du Turkestan oriental, s'en distinguent profondément, mais, si les dépendances qu'ils habitent couvrent les deux tiers de la surface de l'Empire, ils ne forment guère qu'un vingtième de sa population et n'ont aucune part dans son gouvernement.

Il faut tout d'abord remarquer que l'absence de sympathies entre les indigènes des diverses provinces se retrouvait, il n'y a pas bien longtemps, non pas d'une contrée à l'autre de l'Europe, mais dans l'intérieur d'un même pays et que les diversités de langage n'ont pas encore disparu au sein même des peuples les plus homogènes. L'histoire est pleine des luttes intestines de chaque nation européenne, et il n'y a encore que trente-trois ans que des Allemands se sont, pour la dernière fois, fait la guerre les uns aux autres. J'ai entendu plusieurs fois raconter la mésaventure de deux Célestes, originaires de provinces différentes, ayant l'un et l'autre voyagé en Occident, qui, s'étant rencontrés un jour, ne purent se comprendre qu'en parlant anglais : mais cela ne rappelle-t-il pas tel congrès des Slaves d'Autriche, où les débats durent avoir lieu en allemand pour être suivis par tous les délégués? L'existence des patois et dialectes est la conséquence forcée de l'isolement des populations, du manque de relations entre des gens

qui n'ont ni les moyens ni le temps de s'écarter de leur village autrement que pour aller de loin en loin au lieu de marché le plus proche. En outre, l'instruction même ne tend pas en Chine comme en Europe à produire l'unité du langage, puisque l'écriture y est indépendante de la prononciation, que les caractères y représentent des idées et non des sons. L'absence même de patriotisme général peut bien provenir aussi, pour une large part, de cet isolement joint à une profonde ignorance : le patriotisme étendu à tout un pays, tel que les Européens le conçoivent aujourd'hui, est un sentiment d'origine très récente. Ni les différences de langue, ni le manque incontestable de cohésion nationale n'impliquent parmi les Chinois une diversité plus profonde de structure mentale qu'il n'en existe par exemple parmi les Français.

Qu'il y ait ou non communauté d'origine, cela importe peu. La notion de race est fort difficile à définir et les théories modernes d'anthropologie et d'ethnographie vont de plus en plus à l'encontre de l'existence des races pures. Tandis que les patois des dix provinces les plus septentrionales ne sont que des dialectes de la « langue mandarine », les parlers méridionaux, surtout ceux du Fokien et de Canton, en diffèrent totalement, et ces divergences, auxquelles il s'en joint d'autres, semblent indiquer que les envahisseurs chinois venus du nord-ouest ont trouvé là des populations distinctes qu'ils se sont assimilées, comme ils le font aujourd'hui en Mandchourie, comme les Romains l'ont fait en Gaule.

Ce qui est certain, c'est que tous les habitants de la Chine — à l'exception de quelques faibles tribus de montagnards, reste peut-être des autochtones du

Sud — sont coulés depuis bien des siècles, quelle que soit leur origine, dans le moule d'une même civilisation, que ce moule est bien autrement rigide que celui de la culture occidentale, et que cette civilisation est beaucoup plus tyrannique, pénètre beaucoup plus dans tous les détails de l'existence que ne fait la nôtre. Il en résulte une plus grande uniformité chez les hommes qui l'ont adoptée que chez ceux qui se sont soumis à un joug plus lâche, laissant un champ plus libre au développement des variétés individuelles. Bien des traits du caractère chinois nous paraissent contradictoires; n'est-ce pas, comme l'admettent beaucoup de ceux qui connaissent le mieux la Chine, et l'ont le plus étudiée, qu'il est impossible à un Européen de bien comprendre ce caractère? son organisation mentale est différente de celle des Célestes, il ne raisonne pas de même; ce qui lui paraît inconciliable ne l'est pas pour eux. Cependant, sans essayer de faire un catalogue complet et forcément erroné des vertus et des vices des Chinois, on peut chercher à marquer quelques-uns d'entre eux et, tout au moins, ceux qui les distinguent le plus de nous.

En tête des traits caractéristiques des Chinois, l'auteur d'un des livres [1] qui donnent du Céleste Empire l'impression la plus vivante, un missionnaire américain qui y a séjourné vingt-deux ans, met la « face ». Sauver la « face » est bien la préoccupation qui, en ce pays, domine toutes les autres, et l'importance de cette « face » donne la clef d'une infinité de faits incompréhensibles au premier abord. La face, c'est la forme substituée au fond. Tout Chinois se

1. *Chinese Characteristics*, par Arthur H. Smith; Fleming, H. Revell Company, éditeurs. New-York, Chicago et Toronto.

considère comme un acteur dont les dires, les faits et les gestes en public n'ont rien de commun avec la réalité. L'action la plus innocente, la plus louable même, si elle n'est pas faite suivant certaines formes, couvrira de honte son auteur. Une faute a-t-elle été commise par quelqu'un, le coupable devra d'abord la nier effrontément en dépit de l'évidence la plus certaine, et ne jamais avouer sa culpabilité même en la réparant, s'il est obligé de le faire. Des plus humbles aux plus haut placés, les Chinois ont le même respect de la face : le boy pris sur le fait, au moment où il glisse dans sa manche un objet pour le voler, se baissera, feindra de le ramasser et le tendra à son maître en disant : « Voici ce que vous aviez perdu »; tout comme l'empereur Hien-Feng, fuyant sa capitale devant l'armée anglo-française, prétextait une partie de chasse, ou comme, il y a un siècle, les mandarins chargés de conduire vers le Fils du Ciel l'ambassadeur anglais Macartney profitaient de son ignorance de leur langue pour inscrire sur la voiture qui le portait : « Ambassadeur apportant le tribut du royaume d'Angleterre », ménageant ainsi la fiction de la souveraineté universelle de leur maître.

Sans doute l'observation de certaines convenances est considérée comme une chose utile et louable dans tous les pays policés, mais ce qui distingue les contrées où règne la civilisation occidentale de celles qui ont adopté la civilisation chinoise, c'est que, dans ces dernières, les convenances — et quelles minutieuses et compliquées convenances! — priment tout, qu'il faut avant tout les sauvegarder, et cela aux yeux de toutes les classes de la population. De ce respect excessif de la forme à la conception que tout est permis pourvu qu'elle soit observée, il n'y a qu'un

pas, et c'est ce qui explique qu'entre les apparences et le fond, entre la théorie et la pratique des choses, il y ait en Chine une différence infiniment plus grande que partout ailleurs, un véritable abîme. Qu'il en ait ou non toujours été ainsi, la morale de Confucius n'est plus depuis longtemps qu'un code d'étiquette; la vertu consiste à observer la lettre des trois cents règles de cérémonie et des trois mille règles de conduite, sans se préoccuper de l'esprit qui a pu les animer; elle se confond avec une politesse compliquée.

C'est dans le système de gouvernement de la Chine que le gouffre qui sépare l'application de la théorie apparaît jusqu'au fond. En principe, l'empereur est « le père et la mère » de ses sujets, et c'est aussi de ce nom de « père et mère » qu'on salue, en maint document officiel et en bien des pétitions, les mandarins qui administrent les provinces et les districts de l'Empire. En fait, comme le dit, avec une sévérité à peine exagérée, M. Henry Norman, « tout fonctionnaire chinois, sauf un cas d'exception possible sur mille, est un menteur, un voleur et un tyran ». Les exemples de toute sorte en fourmillent, et le célèbre Li-Hung-Chang ne figure assurément pas parmi les rares exceptions à la corruption universelle; s'il a dû dégorger une grande partie de l'immense fortune qu'il s'était faite — cinq cents millions, dit-on, — pour sauver sa tête pendant la guerre sino-japonaise, où il lui fallut acheter bien des dignitaires de la cour, eunuques et autres, les questions d'argent n'en continuent pas moins à conserver pour lui une importance de premier ordre. J'eus l'honneur, pendant mon séjour à Pékin, de dîner à la légation de France avec ce haut personnage, à l'occasion de la venue de l'amiral commandant la division d'Extrême-

Orient et de plusieurs officiers de son état-major. Li, conversant par l'intermédiaire d'un interprète, nommé Ma, auquel il s'adressait en patois du Fokien, sa province natale — il parle, paraît-il, fort mal le mandarin, — faisait aux convives les questions usuelles de la politesse orientale, s'informant de leur grade et de leur âge, puis, après un compliment aimable sur leur avancement, venait invariablement la demande : « Et combien gagnez-vous? » Les appointements d'un officier nous paraissent une considération relativement secondaire : pour le vieux mandarin, c'était la question essentielle [1].

1. Je rapprocherai de ce que j'ai entendu dire à Li-Hung-Chang une autre conversation qui a eu lieu, non en Chine même, mais dans un pays voisin, la Corée, satellite jusqu'à ces derniers temps de l'Empire du Milieu, tout imprégnée de sa civilisation et n'aspirant qu'à se régler sur lui. C'est l'entrevue qu'eut, en 1892, avec le ministre des Affaires étrangères coréen, M. Georges Curzon, naguère sous-secrétaire d'État au *Foreign-office* dans le ministère Salisbury, aujourd'hui lord Curzon de Keddelstone et vice-roi des Indes, et qu'il raconte dans son remarquable ouvrage : *Problems of the Far-East*. Tout le récit est typique et vaut d'être traduit : « Ayant été bien prévenu de ne pas lui avouer que je n'avais que trente-trois ans, âge qui n'inspire aucun respect en Corée, lorsque le ministre me posa la question (qui vient toujours la première dans une conversation en Orient) : « Quel âge avez-vous? » je répondis sans hésiter : « Quarante ans. — Mon Dieu, dit-il, que vous avez l'air jeune! D'où cela vient-il? — Sans doute, répliquai-je, de ce que je viens de voyager pendant un mois sous le superbe climat des possessions de Sa Majesté Coréenne. » — Ayant ouï dire que j'avais été ministre en Angleterre, il s'informa des appointements qui m'étaient alloués et ajouta : « Je suppose que c'est *cela* qui vous a paru de beaucoup la partie la plus agréable de vos fonctions. Et sans doute les revenants-bons étaient bien plus importants encore. » Enfin — ceci ne s'applique plus à la Chine, — sachant qu'en son pays, il n'est guère aisé d'arriver au pouvoir à qui n'est pas de la famille du roi ou de la reine, il me dit : « Je suppose que vous êtes un proche parent de Sa Majesté. — Non », répondis-je, mais, remarquant l'air de dégoût qui passa sur son visage, j'ajoutai bien vite : « Toutefois, je ne suis pas encore

Il semble bien que depuis des siècles l'administration chinoise soit aussi corrompue qu'elle l'est aujourd'hui; et cependant le peuple la supporte toujours. Sans doute il y a, de temps à autre, quelques révoltes locales, où les émeutiers vont jusqu'à se saisir des représentants de l'autorité pour les mener au chef-lieu de district ou même de province le plus proche et réclamer leur destitution; celle-ci est le plus souvent accordée et c'est là ce que je voyais appeler dans un journal anglais de Shanghaï « l'élément démocratique et la participation du peuple au gouvernement en Chine ». L'oppression tempérée par l'émeute, voilà donc le régime qui prévaut dans le Céleste Empire; mais de révolte générale contre tout le système, il n'est pas question. A vrai dire, cette machine administrative, qui nous apparaît comme si détestable, l'est surtout en ce qu'elle empêche tout progrès, et ce point de vue ne touche guère les populations, habituées à la routine de leurs usages séculaires, et n'ayant même plus la notion d'un changement possible. Un homme plus entreprenant que ses compatriotes veut-il introduire la moindre industrie nouvelle, la plus légère modification à l'ordre de choses existant, il attirera aussitôt sur lui l'attention des mandarins, dont il lui faudra obtenir l'assentiment en leur distribuant des pots-de-vin, en les intéressant dans ses affaires, à tel point que tout bénéfice disparaîtra, qu'il devra renoncer à ses projets, ou que du moins leur exécution ne produira que des résultats insignifiants. Mais qui n'est ni progressif ni plaideur n'a guère affaire à l'administration et vit

marié », et, grâce à cette insinuation sans scrupule, je regagnai complètement la faveur du vieux gentleman. »

assez tranquille. Les impôts sont légers pour les paysans, qui subsistent de ce qu'ils récoltent sur leur champ, ou les journaliers, dont les besoins sont extrêmement limités; ils frappent surtout durement les transactions et les transports de marchandises, gênent énormément le commerce, contribuent indirectement à maintenir les classes inférieures dans un état de grande pauvreté, mais ne les touchent guère directement, par suite de cette pauvreté même qui les oblige à vivre recroquevillées, sans que leurs ressources leur permettent de rien acheter. L'impôt foncier ne produit en tout, d'après les investigations de l'ancien ministre d'Allemagne à Pékin, M. de Brandt, l'un des hommes qui ont le plus étudié la Chine à ce point de vue, que 35 millions de taëls (132 millions de francs) et ne s'élève, dans le nord, qu'à 9 fr. 25 au plus par hectare et, dans le sud, à 40 francs au maximum. C'est peu si l'on considère le caractère extrêmement intensif de l'agriculture chinoise, qui utilise en général le sol toute l'année durant, pour en tirer deux récoltes. L'ensemble du budget serait, d'après la même autorité, de 100 millions de taëls ou 375 millions de francs [1]; d'autres le portent, il est vrai, à

1. Voici, d'après M. de Brandt, l'évaluation des diverses sources de recettes de l'État chinois :

	Taëls Haï-Kwan
Impôt foncier	35 000 000
Douanes des ports ouverts (perçues par le service international des douanes)	23 000 000
Droits de transit intérieur (*likin*)	12 000 000
Douanes indigènes et taxe sur l'opium indigène	10 000 000
Gabelle	10 000 000
Vente de titres et de distinctions honorifiques	5 000 000
Tribut du riz	3 000 000
Licences, etc	2 000 000
TOTAL	100 000 000

Les revenus publics, perçus par les trésoreries provinciales,

plus de 600 millions de francs; mais même cette dernière hypothèse ne suppose pas une taxation bien lourde.

La masse du peuple chinois supporte donc sans mécontentement un gouvernement dont elle sent peu l'action en temps ordinaire, qui ne s'immisce guère dans les affaires du village, de la commune, toujours fortement constituée en Extrême-Orient, qui ne la trouble pas dans ses habitudes millénaires. Très pauvre, ne parvenant à vivre que grâce au travail le plus acharné, elle n'a guère le temps de philosopher et n'a d'ailleurs aucun point de comparaison qui lui permette de juger de la dureté de son sort. Puis la nature conservatrice, patiente et persévérante des Célestes est doublée d'une inépuisable dose de bonne humeur, qui ne se retrouve chez aucun peuple de l'Occident et grâce à laquelle ils supportent allégrement une existence qui apparaîtrait à d'autres comme un effroyable fardeau. Paysans et ouvriers n'ont aucun espoir de voir s'améliorer leur humble condition; ils ont en perspective une existence de la plus absolue monotonie, passée tout entière à pousser une brouette ou à porter des fardeaux, à faire mouvoir un métier à tisser ou à travailler la terre, sans presque avoir, sauf à quelques jours de fête, un instant de repos, si ce n'est le strict nécessaire pour prendre leurs repas et dormir. Ils n'en paraissent pas moins toujours contents, se plaignent peu, goûtent très vivement les petits plaisirs qu'ils peuvent se procurer et ne semblent pas s'apercevoir de leurs maux.

sont, après déduction des sommes nécessaires à la satisfaction des besoins locaux, dirigés sur Pékin. On estime qu'un tiers des recettes est en définitive disponible pour les dépenses du gouvernement central.

Cet esprit de résignation joyeuse fait que les Chinois seraient, malgré leur pauvreté, l'un des peuples les plus satisfaits de leur sort qui soient et l'un des plus heureux par conséquent, s'ils n'étaient exposés de temps à autre à de terribles calamités. Vienne une inondation, une épidémie, une mauvaise récolte, et alors c'est la ruine, la misère, la famine pour des populations entières, dénuées de toute avance, puisque leur travail ne leur a permis d'assurer strictement que le pain quotidien. Il ne se passe pas d'année qu'une portion ou une autre, restreinte ou étendue, du Céleste Empire ne soit affligée de ces maux qui font périr des êtres humains par centaines de mille. Aussi, malgré une très forte natalité, la population n'augmente-t-elle pas. C'est ici que s'applique véritablement la doctrine de Malthus : dans cette société immobile où aucun progrès ne se fait, les hommes tendent à s'accroître en nombre, beaucoup plus vite que les moyens de subsistance, et ce sont les fléaux naturels qui viennent rétablir l'équilibre.

L'exagération du conservatisme et l'incurie administrative sont en partie responsables de la gravité de ces calamités, dont le contre-coup se fait sentir, dans tout le voisinage des zones directement atteintes, par une recrudescence de la piraterie et du brigandage, qui sont chroniques en Chine et deviennent le seul moyen d'existence de beaucoup de pauvres hères ruinés. Toutefois, c'est seulement lorsque les agents du gouvernement, non contents de ne rien faire pour prévenir ou pour soulager la détresse populaire, viennent l'aggraver encore par leur avidité, notamment par l'accaparement des riz en temps de disette, que des révoltes se produisent, comme il y en a eu

l'été de 1898, en divers points, sur les bords du Yang-tsé-Kiang. En dehors de ce cas où l'autorité se rend directement et manifestement coupable, les multitudes chinoises subissent avec résignation des calamités prévues et considérées comme normales, dont la perspective n'avait pas troublé leur quiétude d'esprit et dont la venue ne les étonne pas. Il est certain que ces hommes n'envisagent pas la mort avec l'angoisse qui s'y attache pour nous.

Les Européens, et surtout les plus civilisés d'entre eux, sont de tous les peuples ceux qui se plaignent le plus de la vie et qui y tiennent le plus. Les hommes d'Extrême-Orient, Chinois aussi bien que Japonais, sont peut-être ceux qui la quittent le plus aisément. L'indifférence à la mort semble être chez eux un caractère presque physique qui provient du peu d'excitabilité de leur système nerveux. A ce dernier sujet, les témoignages sont unanimes : les médecins des hôpitaux européens où sont traités des indigènes racontent avec stupéfaction comment leurs patients supportent, sans un cri et sans qu'il soit nécessaire de les anesthésier, les plus douloureuses opérations; dans l'ordinaire de l'existence, cette absence de nerfs se traduit par la facilité à s'endormir comme à volonté au milieu du bruit et dans une position quelconque, à demeurer dans une immobilité absolue et prolongée, inconnue des Occidentaux, à attendre indéfiniment sans donner jamais signe d'impatience. Le revers de la médaille, c'est que ces gens, si indifférents à la douleur pour eux-mêmes, le sont aussi pour les autres, qu'ils assistent aux souffrances de leurs semblables comme à un spectacle sans essayer de les soulager, sans même leur montrer la moindre sympathie. L'horrible coutume de déformer les pieds des

femmes en les bandant de manière à ramener le talon en avant et les doigts sous le pied, ce qui les oblige à marcher péniblement sur la pointe du gros orteil et engendre une plaie qui ne cicatrise jamais, est un des exemples de la cruauté chinoise. Les tortures variées, les affreux châtiments infligés par les tribunaux en sont un autre, mais ils paraissent assurément moins terribles à supporter aux Célestes qu'ils ne le seraient pour des Européens. L'idée de faire un marché avec une personne en danger de mort avant de lui sauver la vie, avec un homme tombé à l'eau, par exemple, avant de le recueillir dans un bateau, ne se présenterait même pas à l'esprit d'un Occidental; elle paraît toute naturelle à un Chinois.

La vie humaine a si peu de valeur en Extrême-Orient qu'on y sacrifie aisément la sienne propre par point d'honneur pour un motif même futile, non pas en l'exposant aux hasards peu dangereux d'un duel moderne, mais en se suicidant. L'habitude du *hara-kiri* n'est pas restreinte à l'Empire du Soleil-Levant, ni aux classes supérieures de la société. Le Chinois, même l'homme du peuple, se suicide aussi par vengeance, par dépit, ou pour éviter ce qu'il considère comme un déshonneur. Ce sacrifice de la vie serait pratiqué jusque par les femmes, s'il faut en croire le récit suivant [1] publié par un journal chinois et qui n'a rien d'invraisemblable. Un jour, une truie, appartenant à une certaine Mme Feng, ayant heurté et légèrement endommagé la porte d'entrée d'une nommée Mme Wang, celle-ci demanda des dommages-intérêts qui lui furent refusés. Une vive altercation

1. Cité par M. Henry Norman (*Peoples and Politics of the Far East*).

s'ensuivit et, en fin de compte, Mme Wang menaça de se suicider. Sur cette affreuse menace, Mme Feng se résolut aussitôt à saisir l'occasion par les cheveux pour devancer son ennemie et la battre par ses propres armes : elle alla se noyer dans le canal. Quant aux suicides de hauts lettrés, ils ne sont pas rares, et récemment encore un censeur, c'est-à-dire un des fonctionnaires les plus élevés de l'Empire, un de ceux qui ont le privilège d'adresser directement des remontrances au souverain, se tuait sur le passage du cortège impérial : simple démonstration politique à l'appui d'un mémoire présenté par lui, concernant je ne sais quel acte du gouvernement, et dont on n'avait pas tenu compte. Les exécutions capitales multiples forment le pendant de ces suicides individuels.

On peut s'étonner qu'avec une pareille indifférence à la mort, les Chinois fassent de si mauvais soldats; mais, si peu qu'on tienne à la vie, on ne la sacrifie qu'à une chose à laquelle on tient davantage. Or, si les Célestes se soucient peu de l'existence, le salut et la grandeur de la patrie ne leur importent en aucune façon; la notion même de patrie leur est étrangère, et c'est pourquoi ils ne font pas à leur pays, même ce léger sacrifice de leur vie. Dans notre campagne de Formose, on a vu des prisonniers chinois se refuser à des besognes qu'ils considéraient comme au-dessous d'eux et dont on ne put obtenir l'accomplissement nécessaire qu'après avoir fait tomber plusieurs têtes; mais ces mêmes gens, qui aimaient mieux perdre l'existence que de « perdre la face », avaient fui en jetant leurs armes à l'heure de la bataille. Il faut ajouter que ce sont toujours les mandarins militaires, les officiers qui donnent le signal du sauve-qui-peut.

Commandés par d'autres hommes et bien dressés, il n'est pas douteux que des soldats chinois, aussi résistants aux privations qu'insoucieux de la mort, ne pussent constituer d'excellentes armées; incapables de défendre la Chine contre les entreprises des puissances étrangères, ils pourraient concourir un jour à augmenter singulièrement la force militaire de telle d'entre ces puissances.

La pratique si répandue de l'infanticide, de l'infanticide des filles surtout, est encore un exemple de la conception différente que les Chinois et les Européens ont du respect de la vie humaine et des liens de famille. En Occident, l'amour des parents pour leurs enfants est, sans vouloir médire de ceux-ci, souvent plus grand que celui des enfants pour leurs parents. En Chine, c'est le contraire qui est vrai de la manière la plus marquée. La piété filiale est, aux yeux de Confucius, la première d'entre les vertus ou, pour mieux dire, le fondement de toutes les autres, et c'est peut-être celle que ses compatriotes pratiquent le mieux.

Chez le peuple, la piété filiale se borne à peu près à l'entretien des parents, mais il est presque sans exemple qu'on néglige ce devoir. L'un des manquements principaux à cette vertu est un « attachement égoïste à sa femme et à ses enfants », et, parmi les vingt-quatre exemples classiques de piété filiale, se trouve le cas d'un homme, contemporain de la dynastie des Han, qui est au moment d'enterrer vivante sa fille de trois ans, parce que ses moyens ne lui permettent pas de subvenir à la fois aux besoins de cette enfant et à ceux de sa vieille mère; la vie de la pauvre petite n'est sauvée que par la découverte d'un trésor placé là par les bons esprits pour

récompenser la vertueuse intention de ce père, que nous trouverions dénaturé. Cependant, le plus grand de tous les péchés contre la piété filiale, c'est de n'avoir pas de postérité mâle, parce que la famille s'éteint alors, que les ancêtres sont privés des sacrifices auxquels ils ont droit et que le premier devoir de tout homme est d'offrir régulièrement. Aussi se marie-t-on de très bonne heure, et l'absence de fils est-elle la plus grave des causes de répudiation de la femme. La doctrine de la piété filiale, telle que la conçoivent les Chinois, et le culte des ancêtres, qui en est la plus haute expression, ont leurs bons et nobles côtés; ils en ont de mauvais aussi. Ils forment l'armature de ce système de stérile admiration d'un passé où tout est censé avoir été meilleur qu'aujourd'hui, qui hypnotise le Céleste Empire, le détourne de l'avenir et rend tout progrès impossible, parce que ce serait non seulement un changement gênant, mais un outrage à la mémoire des aïeux, c'est-à-dire une impiété.

Si elle produit des conséquences sociales fâcheuses, cette doctrine organise en revanche très fortement la famille; mais, ici encore, existent bien des maux cachés, surtout en ce qui concerne la destinée de la femme [1]. La condition des Chinoises n'est assurément pas heureuse : logeant avec leurs maris chez leurs beaux-parents, n'allant plus voir leur propre famille qu'aux époques fixées par la coutume, les femmes ont à subir, durant toute leur jeunesse, les caprices et les rebuffades d'une belle-mère acariâtre, qui est le tyran de la maison et dont elles sont les servantes; elles

1. Voir, dans la *Revue des Deux Mondes* du 1er mai 1897, la très intéressante étude : *la Femme chinoise*, par M. Maurice Courant, ancien interprète de la légation de France à Pékin.

jouissent cependant d'une assez grande liberté, ne sont ni cloîtrées ni voilées, mais s'écartent rarement beaucoup de la maison. Leurs mœurs seraient loin d'être irréprochables. « Dans le district voisin du mien, me disait un missionnaire américain du Fokien, il n'y a presque pas de mari qui ne soit trompé, et, dans le mien, beaucoup le sont aussi. » En théorie, cependant, l'adultère de la femme est un crime grave. Quant au mari, il n'est nullement tenu à la fidélité. L'esprit porté aux idées obscènes, voyant le mal partout pour peu que les apparences y prêtent, aimant les propos épicés, paillards et souvent grossiers, les Chinois sont très « noceurs » dès qu'ils ont quelque argent. Les lieux de plaisir ne forment sans doute pas chez eux, comme au Japon, le plus beau et le plus brillamment éclairé des quartiers de la ville; pourtant, ce qui attire d'abord les regards dès qu'on arrive à Canton, ce sont les « bateaux de fleurs », constructions flottantes à deux étages superbement décorées à l'intérieur.

Mais le vice national des Célestes est l'amour du jeu, et bien peu d'entre eux paraissent y échapper. « Des pauvres en haillons, dit, dans son intéressante monographie de Pékin, Mgr Favier, jouent jusqu'à leur dernier vêtement; des fanatiques jouent leurs femmes et leurs enfants; enfin on joue, paraît-il, jusqu'aux phalanges de ses doigts! Un jeune homme, joueur effréné quoique chrétien, avait joué et perdu sa femme qui n'avait pas vingt ans! Et pour combien? pour dix-huit francs! Le missionnaire paya la dette et rendit la jeune femme à sa mère. Quelques mois après, elle avait rejoint son mari et, ajoute tristement l'auteur, avec l'autorité que lui donne l'expérience de ses trente-huit ans de séjour en Chine, on ne pourrait

affirmer qu'il ne l'ait pas jouée et perdue de nouveau. »

L'intempérance, au contraire, est rare, et l'on fait un usage restreint des boissons alcooliques. Ceux qui seraient des ivrognes en Europe, me disait à Pékin Mgr Favier, sont, ici, des fumeurs d'opium, et il évaluait à un cinquième de la population des villes le nombre de ceux qui se livrent à cette abrutissante passion; dans les campagnes, la proportion serait beaucoup plus faible, peut-être dix fois moindre; un autre missionnaire, qui résidait au Fokien, en Chine méridionale, l'estimait, dans sa province, à 5 pour 100. L'habitude de l'opium est très répandue dans les classes élevées, et chez les lettrés. Mais, si elle a son action stupéfiante habituelle, elle y fait moins de ravages physiologiques que chez les gens du peuple, dont la force de résistance est déjà diminuée par le surmenage et les privations, et qui passent leurs nuits et leurs courts instants de repos à fumer, dans d'horribles taudis, des produits de qualité inférieure : un jeune homme commence-t-il à vingt ans à s'abandonner à cette passion, il est souvent mort à vingt-deux.

De ces vices des Chinois les étrangers qui vivent dans leur pays ne sont guère choqués, puisqu'il ne tient qu'à eux de ne pas s'en apercevoir ; ils sont plus incommodés de la répugnante et universelle malpropreté et de défauts secondaires, tels que l'amour exagéré du bruit qui se manifeste à toute occasion, joyeuse ou triste, aux mariages et aux enterrements, aux fêtes et aux incendies. Ce qui exaspère surtout les Européens, ce sont les superstitions grossières qui remplacent chez les Célestes la religion absente et constituent l'un des plus grands obstacles à tout

progrès : leurs idées relatives au *feng-shui*, c'est-à-dire à la géomancie, viennent souvent rendre difficile jusqu'à la moindre opération de voirie dans les concessions européennes ou dans des villes comme Hong-Kong ou Singapore. A côté de cela, l'esprit chinois se signale par un éloignement des idées générales et abstraites, une absence d'idéal, en un mot un matérialisme profond, tel que le plus exclusivement pratique des Occidentaux ne manque pas d'en être choqué. Le passif des Célestes est chargé, on le voit, et l'on comprend qu'ils forment un peuple peu sympathique et nullement séduisant, d'autant que leur physique, disgracieux à notre goût, vient brocher sur le tout et qu'ils sont dépourvus de ce charme particulier dont leurs voisins, les Japonais, savent envelopper tout ce qui les touche et leurs vices mêmes.

Les Chinois ont cependant de grandes qualités : ce ne sont pas des qualités aimables — en dépit de la politesse extérieure, répandue dans toutes les classes beaucoup plus qu'en Europe, trop purement cérémonielle toutefois, ne provenant d'aucun sentiment de bienveillance et dont on se lasse vite, — mais ce sont des qualités sérieuses : patience, persévérance, travail acharné, aptitudes commerciales de premier ordre, industrie, économie, grande force de résistance physique, respect des parents et des vieillards, contentement de son sort. Si l'État chinois présente tous les symptômes de la décadence, il serait donc parfaitement injuste d'en dire autant de la race, énergique et laborieuse. Sans doute le gouvernement n'est pas la seule chose à réformer en Chine : l'habitude séculaire de regarder vers le passé comme type de perfection a produit une véritable atrophie de

certaines facultés de l'esprit chinois qui n'a plus d'élasticité, qui s'est pour ainsi dire ossifié : toute originalité,toute puissance d'invention ont disparu pour faire place à l'imitation servile et sans discernement. On en a des exemples chaque jour dans le courant de la vie : l'un des plus typiques est celui du tailleur à qui l'on a commandé un vêtement, d'après un modèle où se trouve un trou et qui vous en rapporte la copie identique, sans oublier le trou, soigneusement fait à la place et avec les dimensions exactes qu'il occupait sur le patron. Dans le même ordre d'idées, on me montrait, au très intéressant observatoire des Pères Jésuites, à Sicawei, près de Shanghaï, des dessins exécutés par de jeunes Chinois, pour les planches d'une publication sur la faune de l'Extrême-Orient. Ils comportaient, entre autres, des pièces de squelettes d'animaux divers, sur lesquelles on voyait constamment reproduites, malgré les objurgations des missionnaires, les moindres fêlures accidentelles. Il n'est pas impossible de faire prendre aux Chinois des habitudes nouvelles; mais c'est une difficulté presque surhumaine que de les déterminer à modifier celles qu'ils ont une fois contractées, celles surtout que leur ont léguées leurs ancêtres. On peut leur apprendre le métier de chauffeur ou de mécanicien; on ne saurait obtenir d'un menuisier qu'il change ses méthodes de travail. A l'orphelinat qui fait partie des établissements de Sicawei, je visitais l'atelier de menuiserie; à chaque établi ne travaillait jamais qu'un seul ouvrier. En me le faisant remarquer, le Père qui me guidait ajouta qu'ils se refusaient absolument à travailler à deux, parce que ce n'était pas l'usage : les plus jeunes orphelins voient travailler les plus âgés ou les adultes restés au service de la

mission et tiennent à suivre les mêmes habitudes.

Pour réveiller un peu d'originalité et d'esprit d'invention chez ce peuple qui les a perdus, pour détourner vers l'avenir ses regards obstinément fixés sur le passé, il faudra sans doute des générations et un contact intime et prolongé avec les hommes et les choses de l'Occident; ce contact commence à peine. Avant de produire ses pleins effets sur la race, il pourra cependant en avoir sur la terre chinoise; il devra permettre la mise en valeur de ses ressources, et les richesses qui dorment actuellement inexploitées dans cet immense territoire ne seront plus perdues pour l'humanité. Si l'œuvre du développement économique de la Chine est entreprise par les Européens surtout dans un but égoïste d'intérêt personnel, il n'en est pas moins vrai qu'elle améliorera forcément dans une large mesure les conditions d'existence du peuple chinois, ne fût-ce qu'en étendant le champ de son activité, à présent bornée à l'agriculture et à la petite industrie : elle permettra, par exemple, à la main-d'œuvre surabondante de s'employer à l'exploitation du sous-sol, aussi négligée dans le Céleste Empire que celle du sol lui-même est perfectionnée. Si, comme nous le croyons, les grandes inventions industrielles, conséquences des découvertes scientifiques, ont, à elles seules, réellement contribué à rendre plus doux le sort des populations européennes, leur introduction en Chine sera un bienfait de premier ordre pour les habitants de ce pays.

CHAPITRE VI

Les étrangers en Chine. Attitude des Célestes vis-à-vis des Occidentaux et de leur civilisation.

Concessions successives faites par la Chine aux étrangers à la suite de guerres, en 1842, 1858-60 et 1895-98. — Tension croissante des rapports entre Chinois et Européens à mesure que ceux-ci ont voulu étendre leur champ d'action. Refus des Européens de se conformer aux usages chinois. Fréquence des atteintes portées par eux aux règles de la morale et aux coutumes traditionnelles des Célestes. — Mépris de ceux-ci pour la civilisation occidentale alors même qu'ils s'inclinent devant sa force et qu'ils profitent de ses avantages matériels, ce que le peuple fait largement quand on les lui offre. — Le mépris et l'hostilité sont surtout forts chez les lettrés directeurs de l'opinion, et dépositaires du pouvoir, qui sont le plus grand obstacle au progrès de la Chine.

Où en est actuellement l'œuvre du développement du Céleste Empire et de la pénétration des Européens? Quels sont les résultats des premiers rapports entre Occidentaux et Chinois et les sentiments de ceux-ci à l'égard de ceux-là? Que peut-on attendre de l'avenir et par quel moyen le progrès peut-il s'introduire définitivement et rapidement en Chine?

La condition des étrangers dans l'Empire du Milieu a fait l'objet de conventions formelles pour la

première fois, en ce siècle, lors du traité de Nankin, signé en 1842 avec l'Angleterre à la suite de la guerre dite de l'Opium, suivi en 1844 de traités conférant les mêmes avantages à la France et aux États-Unis, puis plus tard à d'autres nations. En 1858, les traités de Tien-tsin, conclus avec la France et l'Angleterre à la suite d'une courte guerre, mais dont la ratification ne fut obtenue qu'en 1860 après une campagne plus sérieuse et l'entrée des troupes alliées à Pékin, vinrent améliorer la situation faite aux Européens. Enfin, en 1895, le traité de Shimonosaki, imposé par le Japon victorieux, donna de nouvelles facilités au commerce étranger. C'est un fait caractéristique qu'aucune concession sérieuse n'ait pu être obtenue de la Chine qu'à la snite d'une guerre malheureuse, que le gouvernement de Pékin n'ait toujours cédé qu'à la force, jamais à la persuasion.

Depuis le XVI[e] siècle cependant, les Européens avaient pu, comme avant eux les Arabes et les Malais, commercer à Canton, sans être molestés, parce qu'ils ne cherchaient pas à étendre leur champ d'action. Mais aussitôt que, dans le second quart du XIX[e] siècle, ils devinrent plus nombreux et plus exigeants, les rapports se tendirent. L'orgueil des Occidentaux, plus convaincus que jamais de la supériorité de leur civilisation, dont les progrès marchaient alors d'un pas si rapide qu'ils brûlaient de l'imposer au monde entier, se heurta à l'orgueil, non moins grand. des Chinois, inébranlablement attachés à ces anciens usages que les « Barbares » méprisaient. Le port de Canton, consacré par la tradition comme lieu d'échange avec les étrangers, ne suffisait plus à ceux-ci ; ils prétendaient en outre s'affranchir de l'intermédiaire des douze marchands *hongs* auxquels

le gouvernement avait concédé le monopole du négoce avec le dehors, et voulaient avoir le droit de traiter avec qui bon leur semblait; ils refusaient de se soumettre plus longtemps aux taxes arbitraires et aux procédés souvent sommaires des autorités locales. Tous ces *desiderata* et bien d'autres, qui nous paraissent fort naturels, semblaient et semblent encore parfaitement déraisonnables et exorbitants aux Chinois. Des réclamations incessantes des étrangers, aussi bien aujourd'hui qu'au début ou au milieu du siècle, ils concluent simplement que nous voulons les obliger à se conduire dans leur pays suivant nos usages, alors qu'étant chez eux, nous devrions nous soumettre aux leurs, nous parussent-ils vexatoires et nuisibles au développement du commerce. Charbonnier est maître chez soi; les Chinois se croient le droit de l'être chez eux. C'est ce que l'Europe d'aujourd'hui se refuse à admettre sans de graves restrictions; elle est convaincue, elle, que les habitants d'un pays vaste et bien doué n'ont pas le droit d'en soustraire les richesses à l'humanité et que, s'ils les laissent dormir, faute de moyens ou de bonne volonté, ils ne doivent pas interdire aux autres de les mettre en valeur, avec les instruments perfectionnés dont ceux-ci disposent; elle veut non seulement commercer, mais exploiter, quelque révolution qui puisse en résulter dans les plus anciennes habitudes.

Cette radicale différence de points de vue est l'origine de toutes les difficultés entre les puissances européennes et le Céleste Empire. Les Occidentaux jugent-ils un acte utile à leurs intérêts et, d'ailleurs, licite selon leur conception de la morale et les lois de leur pays, ils prétendent aussitôt au droit de l'accomplir en Chine, sans se préoccuper de savoir s'il ne

porte pas atteinte aux règles de l'usage ou même aux préceptes de la morale chinoise. Ce n'est pas seulement dans l'ordre des faits économiques que les étrangers se conduisent ainsi, c'est encore dans le domaine religieux. Nous professons certes la plus grande admiration et le plus profond respect pour les hommes qui vont, au péril de leur vie, porter l'Évangile au milieu de populations qui ne le connaissent pas, sans aucun autre espoir que de sauver des âmes, et nous sommes convaincus de la supériorité de la morale de Jésus sur celle de Confucius. Il n'en est pas moins vrai que la propagande chrétienne choque profondément toutes les traditions,qu'elle ébranle les fondements mêmes de la société chinoise. Les gouvernements européens interdiraient, à n'en pas douter, comme contraire à la morale publique, la prédication d'une religion encourageant, par exemple, la polygamie : et n'avons-nous pas vu le gouvernement des États-Unis s'opposer à la propagation du mormonisme qui était dans ce cas? Or, il ne faut pas se le dissimuler, l'abandon du culte des ancêtres,imposé à leurs adhérents par toutes les fractions du christianisme, constitue aux yeux des Chinois un affreux sacrilège, un attentat à la morale et aux lois, bien pire que ne peut l'être pour nous la polygamie. L'emploi, par certaines sectes protestantes, de missionnaires femmes scandalise aussi les indigènes, et la vue de jeunes filles logeant sous le même toit que des hommes qui ne sont pas leurs maris fait naître chez eux quantité de pensées peu édifiantes. Il n'importe que le culte des ancêtres ne soit qu'une série de cérémonies vides, que la vie des missionnaires, hommes ou femmes, soit parfaitement pure alors que celle des Célestes l'est souvent fort peu ; ce sont les formes et

les apparences qui ne sont pas sauvegardées; et ils y tiennent plus qu'au fond même des choses.

La violation fréquente par les Européens des usages les plus chers aux Chinois, la différence profonde des civilisations et des manières d'envisager presque toutes choses, l'égale bonne foi avec laquelle les uns et les autres sont convaincus de leur supériorité, ont engendré fatalement un mépris réciproque et fait naître chez les Célestes de toute classe, à l'égard des étrangers, de mauvais sentiments qui ne vont nullement en s'atténuant. Ils nous considèrent autant que jamais comme des barbares, bien que l'article 51 du traité de Tien-tsin avec l'Angleterre ait proscrit l'usage officiel du caractère signifiant « barbare » pour désigner les étrangers. Tout l'appareil scientifique et industriel de notre civilisation n'est nullement pour eux un critérium de supériorité. Ils voient en nous d'adroits ouvriers, d'habiles prestidigitateurs, mais des gens grossiers et sans lettres. Ils sourient de pitié en nous apercevant occupés de besognes inférieures, alors que nous négligeons la véritable culture et les enseignements de la sagesse antique, contenus dans leur littérature. Ils attachent peu d'importance à toutes nos inventions : « J'ai fort bien compris, disait le prince Kong à un ministre de France qui venait de lui exposer la théorie et la pratique des chemins de fer; vous vous servez en Europe des voies ferrées pour vous rendre d'un point à un autre; en Chine, nous obtenons absolument le même résultat avec nos voitures. Nous n'allons pas si vite, c'est vrai, mais nous ne sommes pas pressés. » Cette réponse date de vingt-cinq ans; elle pourrait être faite aujourd'hui : l'état d'esprit qui l'a inspirée est identiquement le même.

Les Chinois peuvent s'incliner devant notre force; mais elle ne leur inspire aucun respect. Ils ont à notre égard à peu près les sentiments du passant désarmé à qui un rôdeur demande, le revolver au poing ou le couteau à la main, la bourse ou la vie, et qui donne sa bourse. De même que ce passant pourra se munir une autre fois de moyens de défense pour ne pas retomber dans sa mésaventure, le Céleste Empire a parfois des velléités de s'approprier une partie de l'outillage de l'Europe pour se défendre contre elle. Mais, ce faisant, il ne confesse pas l'infériorité de sa civilisation, qu'il prétend garder intacte. Il n'est guère douteux que, libres de leur choix, et la pression de l'Europe cessant, on ne vît les Chinois refermer aussitôt presque tous leurs ports, arracher les poteaux de télégraphe et les quelques centaines de kilomètres de rails qu'on a posés à grand'peine sur leur territoire, effacer enfin tous les vestiges d'innovations odieuses et inutiles.

Sans doute ce seraient là des actes gouvernementaux; le peuple, lui, se sert des facilités que lui offre la civilisation occidentale; les bateaux à vapeur qui font le service des ports de la côte et du Yang-tse-Kiang sont encombrés de passagers indigènes; on ne sait trop où ils vont ni ce qu'ils font; ils semblent aimer à se déplacer dès qu'on leur en donne la possibilité et forment un gros élément de recettes que se disputent les compagnies de navigation. Sur le parcours de Shanghaï aux ports du nord, Tien-tsin et Newchwang, fermés en hiver par les glaces, les vapeurs des lignes rivales se livrent régulièrement à une course lors de la première traversée de la saison, parce que les propriétaires du premier arrivé ont chance d'attirer dans leur clientèle le plus grand

nombre des Célestes. Les trains du chemin de fer de Tien-tsin à Pékin sont bondés également. Les avantages des administrations européennes sont aussi fort appréciés : trois cent mille Chinois vivent sur les concessions française, anglaise et américaine de Shanghaï, deux cent mille à Hong-Kong, habité seulement par quelques pêcheurs avant l'occupation anglaise, et toutes les grandes villes des colonies européennes voisines de la Chine, Vladivostok, Manille, Saïgon, Singapore, Batavia, sont, avant tout, des villes chinoises. Ils sont heureux d'avoir leurs propriétés et leur sécurité personnelle bien garanties, de ne pas être spoliés et frustrés de leurs bénéfices commerciaux. De même, pendant l'occupation d'une partie de la Mandchourie par les troupes du mikado, me disait un missionnaire anglais qui résidait dans le pays à l'époque de la guerre, les habitants étaient très satisfaits d'être soustraits au *squeeze*, aux exactions des mandarins et fort étonnés de voir au contraire les Japonais payer tout ce qu'ils achetaient.

Les Chinois ne sont donc pas sans apprécier les bons côtés de notre civilisation; puisque nous leur infligeons le désagrément de notre présence, ils trouvent bien juste de profiter au moins des quelques avantages matériels que nous leur apportons; mais, sauf quelques exceptions parmi les plus entreprenants d'entre ceux qui vont dans les colonies européennes du voisinage, ils préféreraient très probablement s'en passer et être débarrassés de nous. Au fond, ils ne cessent de nous mépriser, puis, dès qu'ils étudient, dès qu'ils aspirent à devenir lettrés, ils puisent dans leurs vieux classiques un immense orgueil et un profond dédain pour tout ce qui n'est pas la sagesse de Confucius. Or, ce n'est jamais par les masses igno-

rantes, mais par l'initiative d'une élite de penseurs dont les idées pénètrent peu à peu, qu'un pays peut se réformer, et malheureusement, dans le Céleste Empire, par suite de l'éducation chinoise, c'est précisément l'élite intellectuelle, ce sont les lettrés, les gens instruits qui sont le plus obstinément réfractaires à toute idée de progrès.

C'est là, plus encore que dans les absurdes superstitions qui ont cours à l'égard des étrangers parmi les populations de l'intérieur, qu'est le grand obstacle. Qu'on croie, dans le peuple, que les missionnaires achètent les enfants pour faire de leurs yeux ou de leurs viscères des ingrédients pharmaceutiques, qu'on accuse les médecins européens de se livrer à d'abominables expériences ou de répandre la peste alors qu'ils veulent la guérir, cela n'a rien d'étonnant et l'on a vu de folles imaginations du même genre se traduire par des explosions populaires aux confins de l'Europe, à Astrakhan et en d'autres provinces russes, lors d'épidémies de choléra. Mais ce qui est grave, c'est que la classe lettrée, incomparablement plus puissante en Chine qu'aucune catégorie sociale ne l'est en Europe, parce que sur elle se concentre le triple prestige divisé chez nous entre les représentants du pouvoir, ceux de l'aristocratie et ceux de la plus haute science, entretienne les superstitions et attise les haines populaires; dans presque chaque émeute locale, dans chaque attentat contre des missionnaires, on trouve la main de lettrés, mandarins en place ou en expectative. La grande autorité de ces hommes, dont les opinions règlent celles de tous, et qui professent pour la civilisation de l'Occident le plus profond mépris, est bien ce qui empêche tout progrès dans le Céleste Empire.

CHAPITRE VII

La condition et l'œuvre des étrangers en Chine. — Les ports ouverts. — L'industrie et le commerce.

Les droits des étrangers dans le Céleste Empire; les ports ouverts au commerce extérieur et les concessions européennes. — Grande extension des droits des étrangers par le traité de Shimonosaki (1895); ouverture de nouveaux ports; facilités concédées au commerce et surtout autorisation d'établir des manufactures dans les ports de traité. — Prompts effets de ces concessions; le développement industriel de Shanghaï; établissement de nombreuses filatures de soie et de coton. — La main-d'œuvre chinoise dans les manufactures, son recrutement, ses salaires; hausse rapide de ceux-ci. — Les perspectives de l'industrie en Chine. Nouvelles concessions obtenues du gouvernement chinois par les puissances en 1898 : ouverture des cours d'eau, chemins de fer et mines. — Grandes conséquences à en attendre : extension de la zone d'action du commerce européen. — Causes qui limitent aujourd'hui étroitement cette zone : les *likins* ou douanes intérieures, oppressives et arbitraires. — Lenteur du développement du commerce extérieur chinois. — Nécessité pour les Européens de pénétrer eux-mêmes dans le pays et de diriger l'exploitation de ses ressources. — Résistance de la Chine à le leur permettre.

Les étrangers qui veulent résider en Chine sont actuellement, à l'exception des missionnaires, parqués dans vingt-six ports dits ports ouverts; il faut y joindre six villes, ou lieux de marché, situées sur les

frontières de l'Indo-Chine et assimilées aux ports ouverts, mais n'ayant actuellement qu'un trafic des plus restreints [1]. Dans chacun de ces ports, un certain espace de terrain a été loué à bail emphytéotique ou même vendu à diverses puissances, à l'Angleterre, à la France, aux États-Unis; durant ces dernières années, l'Allemagne a aussi acquis des « concessions » en divers ports, notamment à Tien-tsin, ainsi que le Japon. Bien que faisant théoriquement partie du territoire chinois, ces concessions sont soustraites à toute ingérence des autorités indigènes et forment des sortes de petites républiques administrées par les Européens, qui y vivent sous l'autorité de leurs consuls, lesquels détiennent à la fois le pouvoir exécutif et le pouvoir judiciaire. C'est là, sous la protection

1. Voici la liste des ports ouverts ou ports de traité. Au nord de l'embouchure du fleuve Bleu, Newchwang, Tien-tsin, Tchefou (Chefoo); tout près de l'embouchure du fleuve, Shanghaï et son annexe Woosung. — Sur le Yang-tsé-Kiang même, Tchin-Kiang, Nankin, Ouhou (Wuhu), Kioukiang, Shashi, Hankéou (Hankow), Itchang, Tchoung-King (Chung-King), soit huit échelles fluviales, dont l'une, Nankin, n'est pas ouverte en fait, quoiqu'elle soit mentionnée dans le traité français de Tien-tsin. — Non loin de Shanghaï, Sou-tchéou sur les canaux de l'intérieur. — Sur la côte, au sud du fleuve Bleu, Hang-Tchéou (Hangchow), Ningpo, Ouen-Tchéou (Wenchow), Fou-Tchéou (Foochow), Amoy, Swatéou (Swatow). — A l'embouchure de la rivière de l'Ouest, Canton et, en amont, sur cette rivière, Samshui, Ou-tchéou (Wuchow) et, depuis le printemps de 1899, Nanning-fou. — Sur le golfe du Tonkin, Pakhoï, et dans l'île de Haïnan, Hoï-hao. Les villes ouvertes sur la frontière d'Indo-Chine sont : Long-Tchéou, Moung-tsé, Hokéou, Semao, Tchoun-ning-fou; une sixième, Tong-hing, n'est pas encore occupée. Les ports ouverts n'étaient au nombre que de 5, d'après le traité de Nankin en 1842, le traité de Tien-tsin en porta le nombre à 19; d'autres furent encore ouverts par le traité de Shimonosaki, en 1895, et la convention avec l'Angleterre, en 1897. Un traité plus récent avec cette puissance (1898) promet, sans déterminer de date, l'ouverture de trois nouveaux ports : Kin-tchéou en Mandchourie, Fou-ning dans le Fokien, Yo-tchéou dans le Hou-nan (ce dernier ouvert en décembre 1899).

des lois européennes, que se concentre tout le commerce extérieur de la Chine.

L'aspect des ports de traité varie beaucoup, comme leur importance, depuis les quelques maisons aux jardins entourés de murs, éparses sur le terrain sablonneux de Pakhoï, jusqu'à la ville européenne de Shanghaï : la vue de celle-ci est bien faite pour exalter l'orgueil de race des Occidentaux. Lorsqu'on y arrive après avoir navigué pendant plusieurs heures, sur les eaux jaunes du « fleuve Bleu » aux berges plates couvertes de rizières et de champs de coton, puis passé la barre de Woosung et remonté la rivière Whangpou, il semble qu'on se trouve dans le Lancashire, tellement sont nombreuses les hautes cheminées d'usines que l'on aperçoit. On débarque sur le *Bund*, la grande artère de la ville qui suit le quai, bordée d'un côté de pelouses plantées d'arbres, et, de l'autre, de belles maisons à l'européenne, où sont installés les bureaux des compagnies de navigation, des grandes maisons de commerce et de banque. Les autres rues, quoique n'étant pas rigoureusement droites, sont les unes à peu près parallèles, les autres perpendiculaires au Bund et habitées aussi par des Européens. On peut seulement leur reprocher d'être un peu étroites. Plus en arrière s'étendent les quartiers chinois avec leurs maisons de bois, leurs boutiques aux enseignes verticales, aux grosses lanternes de papier, mais aux rues malgré tout proprement tenues, grâce à la voirie européenne, et contrastant d'une manière frappante avec la malpropreté de la véritable ville indigène qui s'élève au sud des concessions. Une fois sorti de la ville proprement dite, on arrive au champ de courses, aux terrains de *cricket*, de *golf*, de *lawn-tennis*, à *Bubbling-Well Road*, et à

d'autres avenues bordées de beaux jardins, où sont bâties les maisons des plus riches résidents européens.

Avant la guerre sino-japonaise, les étrangers n'avaient d'autre droit que de s'établir dans ces ports ouverts pour y faire le commerce et de voyager dans li'ntérieur en se munissant d'un passeport. Isolés autant que possible des populations, ils pouvaient bien échanger leurs marchandises contre les articles indigènes, mais n'avaient le droit de rien faire qui modifiât les conditions de la production dans le pays même, de rien entreprendre en vue de mieux utiliser ses vastes ressources. Il n'y avait, d'autre part, rien à attendre de l'initiative privée indigène et le gouvernement qui eût, au besoin, découragé celle-ci, n'avait introduit qu'une seule innovation, dont l'utilité politique lui était apparue : le télégraphe électrique, reliant Pékin aux diverses extrémités de l'Empire. Il avait fait arracher en 1877 les rails du petit chemin de fer de 20 kilomètres de Shanghaï à Woosung et si, depuis 1889, il se donnait l'air d'étudier la ligne de Pékin à Hankéou, c'était uniquement pour jeter de la poudre aux yeux. Aucun progrès sérieux ne paraissait possible en Chine dans ces conditions, les méthodes indigènes surannées qui continuaient à s'appliquer ne permettaient pas le développement de la production et le mouvement même des échanges extérieurs semblait ainsi condamné à ne s'accroître que très lentement.

Le traité de Shimonosaki, qui termina la guerre entre la Chine et le Japon, vint, en avril 1895, apporter d'importantes modifications à ce régime et ouvrir de meilleures perspectives aux étrangers de tous pays qui, en vertu de la clause de la nation la plus favo-

risée, insérée dans les traités, profitaient des nouveaux avantages faits aux sujets du Mikado. L'article 6 de cet important instrument diplomatique stipulait d'abord l'ouverture de quatre nouveaux ports et le droit de navigation à vapeur sur les canaux et les rivières y donnant accès, puis il accordait aux étrangers voyageant dans l'intérieur pour y faire des achats ou transporter à destination des marchandises importées, la faculté de louer des locaux pour y entreposer ces marchandises et ce, sans payer aucune taxe; enfin et surtout, « les sujets japonais, était-il dit, auront la liberté d'établir des manufactures de toute espèce dans les villes et ports ouverts de la Chine et d'importer en Chine toute sorte de machines, moyennant le paiement d'un droit de douane fixé. Les articles manufacturés par des sujets japonais sur le territoire chinois seront, en ce qui concerne les taxes intérieures et de transit, les droits, charges et impôts de toute sorte, et en cè qui concerne également les facilités d'entrepôt et de magasinage dans l'intérieur, assimilés aux articles importés par les étrangers en Chine et jouiront des mêmes privilèges. »

Cette concession est d'une extrême importance, puisqu'elle permet de réunir les avantages des machines perfectionnées de l'Europe et de la main-d'œuvre à bas prix de la Chine pour fabriquer des articles dont la matière première elle-même se trouve souvent dans le voisinage immédiat des ports ouverts, lorsqu'il s'agit surtout de manufactures de soie ou de coton. La clause qui termine le paragraphe que nous avons cité semble assez extraordinaire et, en tout autre pays que la Chine, il serait superflu de stipuler que des objets manufacturés sur le territoire même ne seront pas plus mal traités que les produits simi-

laires importés. Mais les négociateurs japonais connaissaient leurs hommes et savaient que, s'ils n'avaient exigé l'insertion de ces stipulations expresses, l'avantage obtenu n'eût pas manqué d'être annulé par les taxes arbitraires et les vexations de toute sorte des autorités chinoises.

A quel besoin pressant répondait l'article 6 du traité de Shimonosaki, on en eut bientôt la preuve. En trois ans à peine, surgit à Shanghaï tout un faubourg industriel occupé par neuf grandes fabriques de coton, qui comptaient déjà 290 000 broches au début de 1898 et qui devaient en avoir bientôt 100 000 de plus, et trente filatures de soie avec 400 bassines, chiffre qui ne tardera pas à être doublé. Dans les autres ports, la poussée industrielle ne s'est guère encore fait sentir, bien qu'une fabrique de lainages ait été construite à Tien-tsin. Dans le grand centre même de Shanghaï, il s'est produit, depuis 1898, un léger ralentissement, bien naturel après une poussée aussi vive, et légitimé par le désir de se rendre compte des résultats que donneront les établissements déjà ouverts avant de se lancer dans de nouvelles entreprises, aussi bien que par la crainte d'une élévation exagérée des salaires.

Sans doute le marché de main-d'œuvre qu'offre la Chine est immense, mais il l'est par l'étendue aussi bien que par les ressources, et l'offre ne saurait y répondre à la demande aussi vite que dans nos pays européens, pourvus de bons moyens d'information et de communication. Pourtant les riverains du Yangtsé commencent à venir à Shanghaï. Beaucoup de nouveaux arrivants sont des « poules d'eau », de ces pauvres gens méprisés, si nombreux dans les grandes cités chinoises, qui n'ont d'autres habitations que

leurs sampangs, où toute une famille est entassée, sous la bâche qui en recouvre le centre, dans un réduit étroit et bas où un seul Européen se trouverait fort mal à l'aise. On voit leurs logis flottants amarrés dans les *arroyos* qui sillonnent les faubourgs de Shanghaï; quand ils ont commencé de gagner quelque argent, ils se construisent, sur la terre ferme, une cahute dont leur bateau fournit la plupart des matériaux et qu'ils remplaceront plus tard par une maison plus solide. Malgré l'appoint de ces travailleurs venus de l'intérieur, les salaires se sont beaucoup élevés : lorsque j'étais à Shanghaï, au commencement de 1898, les usines se disputaient les unes aux autres leurs ouvriers et leurs ouvrières, car ce sont en majorité des femmes, et il était souvent difficile de conserver les meilleures qu'un concurrent tentait de débaucher par l'offre d'un gage supérieur.

La qualité de la main-d'œuvre paraît satisfaisante, au dire des directeurs, et, dans les fabriques que j'ai visitées, l'ordre et la propreté étaient au moins aussi grands qu'en aucune manufacture européenne ou américaine du même genre. Contrairement à ce qui se passe en d'autres pays qui débutent dans la vie industrielle, comme la Russie et le Japon, à ce qui eut lieu aussi en Angleterre aux origines de la grande industrie, les ouvrières ne sont pas des jeunes filles logées près de l'atelier dans des bâtiments appartenant à la compagnie et ayant laissé au loin leurs parents. Les Chinoises employées à Shanghaï vivent au contraire en famille; beaucoup sont des femmes mariées, et, si l'on voit travailler un si grand nombre de petites filles, alors que les industriels préféreraient en général ne les embaucher qu'à treize ou quatorze ans, c'est que les mères de famille ne veulent pas se

séparer de leur progéniture et quitteraient l'usine si l'on ne consentait à prendre avec elles leurs filles dès l'âge de dix ans environ. Ces enfants jouent le rôle d'auxiliaires, préparant surtout les cocons dans l'eau bouillante pour les fileuses; dans la filature de soie que je visitai, on leur accordait chaque jour une demi-heure « d'école », à laquelle elles tenaient beaucoup et où une fileuse, leur mère ou leur sœur, leur apprenait le métier et surtout l'art de jeter le brin, qui en est la partie la plus difficile. Ce système a l'avantage de permettre de former de bonnes ouvrières, et les patrons s'en déclaraient fort satisfaits.

La durée de présence à l'atelier dans les filatures de Shanghaï est de douze heures, généralement de 6 heures du matin à 6 heures du soir, y compris une heure et quart absorbée par les repas. Dans les manufactures de soie, les petites filles gagnent de 5 à 6 cents (12 à 15 centimes) par jour à leur arrivée. Mais on les augmente bientôt, et la moyenne pour cette catégorie est de 8 à 9 cents (20 à 23 centimes). Une ouvrière fileuse de bonne moyenne est payée de 35 à 36 cents (90 centimes environ). En 1891-92, dans la même filature, qui fonctionnait déjà beaucoup plus petitement sous un prête-nom chinois, le salaire n'était que de 16 à 18 cents; exprimé en argent, il a donc largement doublé; la perte du change s'est beaucoup accrue, de sorte qu'il n'a guère fait en réalité qu'augmenter de 40 pour 100, si l'on prend sa valeur en or. Quant au salaire réel, au pouvoir d'achat de la somme que les ouvrières reçoivent, il s'est probablement accru dans une proportion intermédiaire. Dans les manufactures de coton, les enfants gagnent au minimum 10 cents (25 centimes), les ouvrières adultes 25 à 28 cents (62 à 70 centimes).

Dans les premiers mois qui suivirent le traité de Shimonosaki, les salaires correspondants n'étaient que de 20 cents ou 50 centimes. Le change n'ayant guère varié depuis lors, l'augmentation est donc très considérable. « Les femmes et les filles employées dans les manufactures de coton, dit dans son rapport pour 1897 le consul anglais de Shanghaï, peuvent gagner maintenant de 5 à 15 piastres (12 fr. 50 à 37 fr. 50) par mois. C'est là une véritable fortune pour des personnes qui arrivaient à peine à se faire 2 piastres (5 francs) par mois, en travaillant toute la journée à un métier indigène. » Le même rapport fait remarquer qu'en certaines branches de l'industrie de la soie, les salaires des ouvrières chinoises sont déjà aussi élevés que ceux des ouvrières italiennes en Italie. Le contremaître qui me guidait dans une fabrique de coton, un Péruvien, sans doute quelque peu mâtiné de nègre, à en juger par ses cheveux crépus et ses pommettes saillantes, me disait qu'étant enfant, il avait lui-même travaillé dans son pays à la même industrie, moyennant un salaire de 5 *cents* or par jour, ce qui équivaut précisément aux 10 *cents* argent payés aux enfants à Shanghaï.

Ce serait donc une erreur de croire que la Chine est destinée à rester toujours un pays de très bas salaires. Sans doute, il se passera longtemps avant que la généralité de ceux-ci atteignent les taux auxquels ils s'élèvent en Europe, mais ils hausseront rapidement partout où se produira une importante demande de travail. Les Célestes sauront fort bien s'organiser et se coaliser au besoin pour atteindre ce résultat. N'a-t-on pas déjà vu, l'hiver de 1898, à Shanghaï, une grève des traîneurs de grandes brouettes, insurgés contre un arrêté municipal, à la suite de

laquelle il fallut composer avec eux? N'y a-t-il pas aussi des grèves au Japon?

Ceci semble bien prouver qu'il y a une part de fantasmagorie dans le fameux péril jaune dont s'inquiètent beaucoup de personnes. Sans doute, ce ne sont pas seulement bâtons flottants; mais, en tout cas, le danger n'est pas proche et, lors même que les peuples d'Extrême-Orient arriveraient à produire un jour presque tous les articles qu'ils importent actuellement d'Europe, le commerce que ferait l'Occident avec ces communautés, devenues infiniment plus riches qu'elles ne le sont aujourd'hui, n'en subirait pas moins une augmentation considérable. Toujours est-il que le premier effet de l'introduction en Chine de l'industrie européenne ne peut manquer d'être, comme les débuts le prouvent, un énorme accroissement de la puissance de consommation des indigènes, une élévation de leur étalon de vie, consécutifs à l'augmentation de leurs salaires. Si donc les exportations de l'Europe vers l'Extrême-Orient peuvent se trouver atteintes en ce qui concerne, par exemple, les filés de coton que l'on fabriquera en Chine même, l'industrie occidentale retrouvera une large compensation sur d'autres points, par la simple raison que plus les Chinois seront riches, plus ils lui achèteront. La seule introduction des machines suffira, comme le montre l'exemple du Japon, à constituer toute une nouvelle branche d'importations des plus considérables.

Pour réaliser ces brillantes espérances, il faut toutefois encore de graves modifications à la situation actuelle. L'ouverture à la navigation européenne de toutes les eaux intérieures accordée aux instances de l'Angleterre en 1898, la concession de diverses lignes

de chemins de fer et d'exploitations minières en plusieurs parties de la Chine pourront avoir les plus hautes conséquences, mais elles n'ont pu encore porter tous leurs fruits : le mouvement industriel est, pour le moment, limité aux ports ouverts et il faut ajouter que ce sont aussi les seules régions du pays situées dans un voisinage assez immédiat de ces ports qui participent au mouvement d'échanges avec l'extérieur.

Les causes d'un tel fait méritent d'être exposées, parce qu'elles montrent l'incurable hostilité de l'administration chinoise à toute réforme, en même temps qu'elles indiquent les points sur lesquels les nations européennes doivent faire porter leurs réclamations.

Les droits de douane, en Chine, ont été fixés d'après les traités à un taux qui se rapproche toujours beaucoup de 5 pour 100 *ad valorem*; ils sont donc légers et sont perçus avec la plus grande régularité, pour le gouvernement impérial, par une administration dont les cadres sont européens et qui a été admirablement organisée par sir Robert Hart. C'est l'impossibilité de soumettre les commerçants étrangers aux procédés arbitraires et corrompus d'officiers des douanes indigènes, sans provoquer des conséquences graves, qui a amené la formation de ce corps international des douanes dont le recrutement est excellent. D'autre part, les grandes maisons indigènes des ports sont d'une honnêteté scrupuleuse dans leurs transactions, elles ont découvert qu'avec les étrangers *honesty is the best policy* et les négociants européens sont unanimes à s'en louer. Ce n'est donc pas à l'entrée ou à la sortie de Chine que se présentent des difficultés pour l'importation ou l'exportation, c'est dans le transport entre les ports ouverts et les lieux de destination ou d'expédition.

Ce qui cause tous les désagréments, ce qui majore énormément les prix, ce qui empêche la zone d'action du commerce européen de s'étendre au loin dans l'intérieur, ce sont les droits de *likin*, les douanes intérieures. Ils sont perçus, soit à l'entrée ou à la traversée des villes, soit aux limites des provinces, soit en des points quelconques, mais nombreux, des routes terrestres ou fluviales; ils le sont en outre de la manière la plus arbitraire et la plus variable par des autorités vénales. « Supposez, disait en 1898, devant la Chambre de commerce de Londres, un homme très au courant des affaires d'Extrême-Orient, M. Wenyon, supposez un train allant de Londres à Newcastle — ou de Paris à Bordeaux, — supposez qu'un droit de transit, outre bien des petites exactions, doive être payé en trois ou quatre points de la route; supposez aussi que les préposés évaluent le plus souvent à vue les quantités de marchandises passibles du droit et se permettent ainsi de faire des évaluations exagérées pour extorquer de l'argent; supposez encore qu'un wagon contenant, par exemple, des peaux et mal couvert, soit mouillé en route par les pluies, qu'à l'arrivée, le poids déclaré de la marchandise se trouve inférieur à la réalité et qu'on punisse le destinataire, non pas proportionnellement à la gravité du délit, mais suivant l'importance de son capital, un homme qui possède 1 000 livres sterling étant frappé de 50 à 100 livres d'amende; supposez enfin qu'un préposé au *likin* n'examine les marchandises que tous les trois jours et un autre après l'arrivée de dix trains seulement, qu'aviendrait-il de tout cela pour le commerce de l'Angleterre? »

Il y a un remède au *likin*, c'est la passe de transit, mais comme bien souvent en Chine, c'est un remède

tout théorique. Moyennant le paiement d'un droit égal à la moitié du droit d'entrée, toute marchandise importée devrait être affranchie des douanes intérieures. En fait, cela n'est pas toujours appliqué, et les autorités chinoises ont fort ingénieusement remplacé les droits de *likin* pour les marchandises munies de ces passes par des droits « d'arrivée à destination ». Les marchandises indigènes ont en grande partie renoncé à se servir de passes de transit, car, sous une forme ou sous une autre, les taxes arbitraires reparaissent toujours.

Est-il étonnant qu'avec toutes ces entraves, doublées d'un système monétaire tout à fait rudimentaire, le commerce de la Chine s'élève à 1 250 millions de francs seulement, dont 680 millions à l'importation, ce qui est assurément peu pour un si vaste et si riche pays [1] ? La moitié des échanges porte sur quatre articles seulement : 200 millions de cotonnades et 120 millions d'opium importés; 200 millions de soie et 125 millions de thés exportés. Ce dernier chiffre est inférieur à ce qu'il était autrefois : le thé de l'Inde a chassé d'Angleterre le thé de Chine, dont la préparation, faite suivant les vieilles méthodes indigènes, est moins bonne et la conservation moins sûre. C'est encore un exemple, entre mille, de la nécessité d'introduire en Chine des méthodes perfectionnées et scientifiques.

Le mouvement d'échanges du Céleste Empire avec l'extérieur restera toujours limité et très inférieur à ce qu'il devrait être, tant que les étrangers ne pourront pénétrer dans le pays même et diriger l'exploitation

1. Ces chiffres s'appliquent à 1895. En 1897, le commerce a atteint 366 millions de taëls, soit 1 320 millions de francs, au change moyen de l'année (dont 720 millions d'importation).

de ses ressources. Aussi bien est-ce à cela et non plus à un simple négoce que les Européens prétendent aujourd'hui. Mais ici c'est une tâche toute nouvelle et grosse d'aléas qu'on entreprend. Tant qu'il ne s'agissait que d'ouvrir quelques nouveaux ports, le gouvernement chinois se laissait aisément persuader. Pour l'amener à permettre l'introduction de l'outillage et des capitaux européens, des méthodes industrielles européennes dans le pays même, il n'a pas fallu moins que le sentiment de sa complète impuissance à résister. Mais l' « homme malade » de Pékin pourra-t-il supporter les remèdes violents qu'on lui administre aujourd'hui? Ne risquent-ils pas de le tuer plutôt que de le guérir, et, ce faisant, ne répondraient-ils pas plus exactement aux secrets désirs de certains de ses médecins, qui se préparent déjà à s'en disputer l'héritage?

CHAPITRE VIII

La Chine et les puissances. La politique européenne en Extrême-Orient et la guerre sino-japonaise.

La question d'Extrême-Orient brusquement posée par l'effondrement de la Chine devant le Japon. — Illusions généralement répandues parmi les étrangers sur la force du Céleste Empire; stupéfaction de la diplomatie européenne surprise sans préparation par le nouvel état de choses résultant des victoires du Japon. — Les visées des diverses puissances en Extrême-Orient et la nouvelle orientation de leur politique. — L'Angleterre : sa recherche d'un allié contre la Russie; sa volte-face au début de 1895 : elle abandonne la Chine pour le Japon. — La Russie; sa marche vers la mer libre; ses convoitises sur toute la Chine du Nord. — Le Japon : son rêve de conquête du Céleste Empire; son établissement aux portes de Pékin par le traité de Shimonosaki. — Opposition des visées russes et japonaises; la Russie se fait la protectrice intéressée de la Chine; causes qui favorisent son influence; elle entraîne par des raisons de politique européenne la France et l'Allemagne. — Intervention commune des trois puissances; ses dangers; rôle modérateur de la France. — Tentative infructueuse de rapprochement entre la Chine et le Japon; substitution à Pékin de l'influence russe toute-puissante à l'influence anglaise.

Si la solution du problème chinois présente tant de difficultés, ce n'est pas seulement que les facteurs en sont multiples, et les prétentions rivales qu'il suscite malaisées à concilier, c'est aussi qu'il s'est posé subitement, dans des termes imprévus, auxquels nul

n'était préparé. La situation actuelle de l'Extrême-Orient n'est pas le résultat graduellement atteint d'une longue suite de faits patents; elle est née brusquement, à la surprise générale, de la guerre sino-japonaise, dont l'issue a dérouté toutes les idées admises en Europe. Sans doute l'effondrement militaire de la Chine n'a été que le dernier terme d'une longue décadence, mais de la profondeur de cette décadence l'Europe ne se rendait pas compte; sans doute l'impuissance à se défendre et à se réformer, qui s'est révélée en 1894, existait depuis longtemps, mais le monde ne voulait pas la voir : seul le Japon la connaissait et se préparait à en profiter; la Russie la soupçonnait, mais sans en être assez convaincue pour rien oser encore. Partout ailleurs, l'habileté des Chinois à jeter de la poudre aux yeux, jointe à l'impression de force que produit malgré tout une pareille masse humaine de 300 à 400 millions d'âmes, avait fait naître, chez les gouvernements comme dans le public, les plus grandes illusions sur la puissance du Céleste Empire, voire sur son aptitude au progrès. Certains événements récents semblaient les confirmer et la sérieuse résistance que nous avaient opposée les Chinois au Tonkin, dans des circonstances toutes spéciales, faisait oublier les faciles victoires des Alliés en 1860. Quelques écrivains clairvoyants — des Anglais surtout, M. Henry Norman, M. Curzon, l'un des jeunes hommes d'État les plus brillants du Royaume-Uni — avaient su pourtant aller au delà des impressions de surface et s'étaient efforcés de démontrer la faiblesse et la corruption de la Chine. Ils avaient prêché dans le désert. La guerre venait déjà d'éclater que l'un des organes les mieux informés et les plus réfléchis de la presse anglaise, le *Spectator*,

écrivait : « Nous croyons que le poids de l'opinion est du côté de ceux qui pensent, avec nous, que la Chine pourrait, s'il fallait en venir là, organiser une armée des plus formidables. » Tel était bien le préjugé presque universellement admis en Europe et, chose moins explicable, partagé par la majorité des étrangers établis en Extrême-Orient.

Détruisant ces illusions, et démontrant à tous, par l'irrésistible argument des faits, quelle réalité se cachait sous ces vaines apparences, les victoires des Japonais firent l'effet d'un tremblement de terre. La diplomatie européenne avait bien prévu que la guerre lui causerait quelques ennuis; aussi lord Rosebery proposait-il aux puissances, dès le début du conflit, de s'entendre pour l'arrêter; mais, si le premier ministre de la reine craignait que des complications en Corée n'amenassent une intervention russe, les autres puissances n'envisageaient pas favorablement l'éventualité d'une démonstration, voire d'une action navale où l'Angleterre serait au premier plan. On se résolut donc sans déplaisir à laisser continuer une guerre qui, croyait-on, traînerait en longueur et, après l'expulsion des Japonais de Corée et l'affaiblissement des flottes dans une ou deux batailles navales, finirait faute de combattants. Lorsque l'écrasement des forces de la Chine, durant l'automne de 1894, vint lui démontrer la vanité de ses prévisions, la diplomatie européenne sentit le sol se dérober sous ses pieds; sur un terrain entièrement nouveau et inconnu, elle ne sut plus d'abord comment se mouvoir et ne put qu'assister stupéfaite à ce changement complet et imprévu de la face des choses. Au printemps de 1895, elle s'était ressaisie, mais ce sont des principes tout à fait nouveaux qui ont guidé depuis lors la conduite

de l'Europe vis-à-vis d'un pays qu'elle avait cru fort et dont l'impuissance venait de lui être démontrée.

La première, et avec une désinvolture peut-être excessive, l'ancienne amie de la Chine, l'Angleterre, avait fait volte-face. Au début du conflit, elle s'était rangée entièrement du côté du Céleste Empire. Les journaux ont raconté en son temps l'incident qui s'était produit en face de Weï-hai-Weï, que l'escadre japonaise était au moment de surprendre : la flotte britannique fit échouer le projet, en saluant, contrairement aux usages, avant le lever du soleil, le pavillon de l'amiral Ito, ce qui prévint les Chinois endormis, et leur donna le temps de se reconnaître. A plusieurs reprises, les menaces anglaises n'avaient pas été épargnées au Japon, notamment lorsqu'un de ses bâtiments de guerre coula un navire marchand britannique transportant des troupes chinoises; et c'est d'un ton fort péremptoire que lui avait été signifié le désir de l'Angleterre de ne pas voir le théâtre de la guerre s'étendre jusqu'à Shanghaï et à la région du Yang-tsé.

Mais la bataille du Yalou et la prise de Port-Arthur en une matinée par les troupes du mikado dessillèrent les yeux du cabinet de Londres. Ce que la Grande-Bretagne cherchait en Extrême-Orient, c'était, d'une part, un appui politique et, à l'occasion, militaire, contre l'Empire des Tsars — « un verrou qui fermât la voie aux velléités d'expansion russes », suivant le mot expressif de M. de Brandt, — d'autre part, un vaste débouché pour son commerce et ses capitaux. Convaincue désormais que le Japon, installé en Corée et sur les côtes septentrionales du golfe de Petchili, serait un « verrou » bien autrement efficace que la Chine, l'Angleterre se mit à envisager

ses succès avec faveur, en même temps qu'elle conseillait au gouvernement chinois de quitter Pékin pour s'établir plus au centre de son territoire. Si l'Empire du Milieu ne pouvait plus être un allié utile, il restait une proie magnifique, un champ d'activité économique incomparable; et le transfert de sa capitale en quelque point des bords du Yang-tsé, qui est accessible à la navigation maritime, à Nankin par exemple, l'aurait mis à la merci des maîtres de la mer. Ils l'eussent obligé à ouvrir enfin ses portes; leur supériorité commerciale, l'avance qu'ils avaient acquise sur tous les autres peuples, en Extrême-Orient plus que partout ailleurs, leur auraient permis d'être les premiers à profiter de cette révolution.

Si l'on avait su voir à Londres les conséquences de l'effondrement de la Chine, on n'avait pas manqué non plus de s'en rendre compte ailleurs, notamment à Saint-Pétersbourg, et l'événement a prouvé qu'on s'y montra plus habile et plus résolu. On y avait vu la guerre avec autant de déplaisir qu'en Angleterre, car on aurait aimé voir différer l'ouverture de la question d'Extrême-Orient jusqu'au jour où la Russie sera prête à la résoudre en sa faveur, c'est-à-dire jusqu'à l'achèvement du transsibérien. L'objet que poursuit en Extrême-Orient la politique russe, directement opposée à la politique anglaise, est d'abord d'acquérir une issue sur la mer libre. L'Empire des Tsars n'en possède aucune en Europe, où les « clefs de sa maison » sont entre les mains d'étrangers; les Anglais lui ont barré celle qu'il cherchait vers le sud, il y a quinze ou vingt ans, par l'Afghanistan et le Béloutchistan. En Extrême-Orient, il était bien parvenu, au milieu du siècle, à descendre de la mer, vraiment polaire, d'Okhotsk et à s'avancer, aux dé-

pens de la Chine, jusqu'à Vladivostok, par 43° de latitude; mais ce port même reste fermé par les glaces pendant deux mois. Aussi la Russie ne considérait-elle ses provinces de l'Amour et du littoral que comme une position d'attente et comptait-elle profiter de la première occasion favorable pour se porter plus au sud. A plusieurs reprises, de 1880 à 1886, le bruit avait couru qu'elle allait se faire céder quelque baie en Corée, ou même l'île de Quelpaërt, dans le détroit qui sépare ce pays du Japon. Plus tard, elle sembla regarder avec convoitise Port-Arthur et Talien-wan; ces mouillages libres de glace, situés à l'extrémité de la presqu'île du Liao-toung, devaient lui donner accès à une mer ouverte en arrière de la Corée; — et ils possédaient encore d'autres avantages.

A l'entrée rétrécie du golfe de Petchili, à 80 kilomètres seulement de la côte opposée du Chantoung, à 300 kilomètres à peine de l'embouchure du Peï-ho, la rivière de Tien-tsin et de Pékin, ces ports forment une excellente position navale, une base d'opérations de premier ordre, d'où une flotte de transports rapides peut amener des troupes en moins de vingt-quatre heures à Takou, c'est-à-dire à quatre jours de marche de Pékin. Établie à Port-Arthur et ayant ses coudées franches dans le Petchili, la Russie pourrait exercer sur le gouvernement chinois, dans sa capitale actuelle, une action aussi irrésistible que l'eût été celle de l'Angleterre, si la Cour impériale s'était transportée sur les bords du Yang-tsé. Or il semble que les projets — ou les rêves — des Russes se soient singulièrement agrandis depuis que la faiblesse de la Chine a été irréfutablement démontrée. Ils ne cherchent plus seulement un port libre sur le Pacifique, ils paraissent poursuivre, sans l'avouer, le dessein

plus ambitieux de dominer tout l'Empire du Milieu, au moins ses vastes dépendances du Turkestan, de Mongolie, de Mandchourie, et toute la Chine du Nord. Puis — il y a toujours du rêve dans le tempérament moscovite, — qui sait si l'on n'entrevoit pas, sur les bords de la Néva, l'héritier de Pierre le Grand montant un jour sur le trône du Fils du Ciel et commandant à ces multitudes, habituées au joug d'un maître étranger, qui se soumettraient aux ordres du Tsar, comme elles se sont soumises à ceux de Gengis-Khan, comme elles rendent hommage aujourd'hui à un Mandchou dégénéré, comme elles auraient obéi au Mikado, si la crainte de l'Europe n'avait arrêté les armes du Japon?

Poussé à la guerre par les insolences depuis longtemps répétées de la Chine, par le désir de soutenir ses intérêts commerciaux considérables et ses prétentions politiques vingt fois séculaires en Corée, l'Empire du Soleil-Levant avait vu s'exalter ses espérances dans la mesure de ses succès, dont il était sans doute assuré d'avance, mais qu'il ne prévoyait pas si écrasants; lui aussi, il rêva un moment de s'annexer la Chine. Si cette guerre s'était produite cinquante ou même vingt ans plus tôt, alors que l'Europe se préoccupait moins des choses extérieures, il est probable que la dynastie mandchoue eût été remplacée par une dynastie japonaise. Alors peut-être le péril jaune, le péril jaune militaire, qui n'est aujourd'hui qu'une folle imagination, fût-il devenu une réalité. Organisateurs et guerriers, les Japonais auraient pu un jour lancer sur l'Occident les innombrables hordes chinoises, disciplinées par eux. Mais, en 1895, s'ils se laissèrent un instant aller à l'espoir de placer leur empereur sur le trône de Pékin, ils ne s'arrêtèrent

pas longtemps à ce rêve, que la jalouse surveillance de l'Europe rendait irréalisable. Ils se bornèrent à exiger, outre l'île de Formose, les Pescadores et une indemnité de guerre, la cession de cette presqu'île du Liao-toung, avec Port-Arthur et Talien-wan, que convoitait déjà la Russie. Ils comptaient en retirer les mêmes avantages qu'elle; peut-être espéraient-ils, en possession de cette position d'attente, pouvoir reprendre un jour leurs entreprises de conquêtes, si l'Europe se trouvait distraite, absorbée, par exemple, dans quelque grande guerre; en tout cas, ils se préparaient à exercer en Chine une influence prépondérante et à l'employer en faveur de profondes réformes.

Par le traité de Shimonosaki, signé le 17 avril 1895, le Céleste Empire accordait toutes les cessions territoriales que ses vainqueurs lui avaient demandées, reconnaissait en outre l'indépendance de la Corée, et y laissait ainsi la main libre au Japon dont les troupes l'occupaient. Si ce traité était ratifié tel quel, la Russie devait renoncer, pour fort longtemps au moins, à s'ouvrir une issue vers la mer libre, se résigner en outre à voir une influence rivale se substituer à la sienne à Pékin et réorganiser la Chine dans un esprit plutôt hostile. Elle ne pouvait l'admettre, mais elle répugnait à agir seule, craignant peut-être de rencontrer en face d'elle l'Angleterre à côté du Japon. Aussi, dès avant la signature du traité de paix, était-elle entrée en pourparlers avec la France et l'Allemagne, en s'efforçant de leur démontrer que l'installation du Japon sur la côte ferme heurterait leurs intérêts non moins que les siens. Elle sut les entraîner dans son orbite et, le 22 avril, les représentants des trois puissances continentales remettaient au gouvernement du mikado des notes, rédigées du

reste dans les termes les plus courtois, où ils le priaient de renoncer à la presqu'île du Liao-toung, l'établissement de son autorité dans ce pays devant être un danger permanent pour la paix de l'Extrême-Orient et du monde entier.

Le premier mouvement du mikado fut, dit-on, de refuser, coûte que coûte, la concession qu'on lui demandait. Son gouvernement jeta les yeux vers l'Angleterre, pour voir s'il pouvait compter sur un appui. Mais cette puissance n'avait pu se décider encore à marcher complètement d'accord avec le Japon. Peut-être le cabinet de Londres se laissait-il influencer par les sentiments nettement anti-japonais de presque tous ses nationaux établis en Extrême-Orient; peut-être lui déplaisait-il de servir les intérêts d'un pays qui pouvait devenir un concurrent dangereux pour le commerce anglais. Toujours est-il que la diplomatie britannique ne put se résoudre ni à se joindre aux trois puissances continentales, ni à soutenir nettement le gouvernement de Tokio qui, dans ces conditions, eut la sagesse de céder, mais garda d'abord rancune à la Grande-Bretagne; celle-ci se trouva un instant tout à fait isolée en Extrême-Orient. Toutefois le ressentiment contre la Russie était si fort, et les intérêts des deux puissances insulaires, l'une et l'autre effrayées des progrès des Russes et partisans de la liberté commerciale en Chine, si connexes, qu'un rapprochement naturel en résulta bientôt.

L'intervention de ce qu'on appela en Extrême-Orient « la nouvelle Triple Alliance » n'eut pas des effets moins graves et moins durables que la guerre elle-même. Ses conséquences immédiates ont dominé toute la politique de l'Extrême-Orient jusqu'à la fin

de 1897, et d'autres dureront bien plus longtemps encore. Les traits essentiels de la situation nouvelle furent la substitution en Chine de l'influence russe, devenue désormais toute-puissante, à l'influence anglaise, l'antagonisme entre la Russie et le Japon, et le rapprochement de ce dernier avec l'Angleterre. Les mandarins et la cour de Pékin, tout en n'abdiquant rien de leur orgueil, de leur foi en la supériorité de leur civilisation, avaient cependant été convaincus par la guerre de l'irrémédiable faiblesse militaire du Céleste Empire. Si la plupart ne tenaient guère à la Chine parce que c'était leur patrie, ils y tenaient du moins parce que c'était leur bien. Contre les Japonais qui voulaient le leur prendre, il leur fallait un protecteur : ils l'allèrent chercher de légation en légation; la situation ne leur permettait ni de choisir leurs amis ni d'en discuter les exigences; trouvant la Russie bien disposée, ils l'acceptèrent. S'ils ne se dissimulaient pas qu'ils risquaient de se donner un maître, ils gagnaient toujours du temps et ils comptaient sur leur habileté pour jouer au besoin d'une puissance contre l'autre; puis ils nourrissaient peut-être moins de préventions contre l'empire moscovite que contre aucun autre pays européen.

Diverses circonstances font qu'il y a beaucoup moins sujet à froissements et à réclamations dans les relations de la Chine avec la Russie que dans ses rapports avec les autres puissances : les Russes abordent le Céleste Empire par ses frontières de terre, qu'habitent des populations clairsemées, de race non chinoise et peu hostiles en somme aux étrangers, tandis que les autres Européens, venant par mer, sont en contact direct avec les multitudes turbulentes des

grands ports, au milieu desquelles la moindre imprudence peut soulever de graves incidents. D'ailleurs, les sujets du Tsar se montrent beaucoup moins prépotents que les Occidentaux : ils n'ont pas le mépris inné et affiché de l'homme de couleur, ils se soumettent plus facilement aux usages des pays où ils sont établis, ils sont moins prompts à protester contre le plus léger semblant d'arbitraire. Enfin, l'Église orthodoxe s'est interdit en Chine toute propagande, et la légation russe n'a point à traiter ces délicates questions de missionnaires qui irritent fort les Chinois. Tout cela rendait d'autant plus facile l'établissement de l'influence russe à la place de l'influence anglaise. C'est en dehors de l'Extrême-Orient qu'il faut chercher les mobiles qui ont amené la France et l'Allemagne à entrer, sous les auspices de la Russie, en une alliance inattendue. On ne peut les trouver que dans la concurrence qui s'est établie entre ces deux puissances pour gagner les bonnes grâces du tsar. Rivalisant d'ardeur pour lui être agréables, elles répondirent avec empressement aux propositions qui lui vinrent de Saint-Pétersbourg. L'Allemagne n'avait pas d'intérêts politiques à l'est de l'Asie, la France n'en avait que de secondaires, qui se limitaient à l'Indo-Chine ; aussi n'hésitèrent-elles ni l'une ni l'autre à régler leur ligne de conduite en Extrême-Orient d'après les aspirations de leur politique européenne, et à modifier, pour plaire à la Russie, l'attitude qu'elles avaient eue jusqu'alors : toutes deux s'étaient montrées pendant la guerre plutôt favorables au Japon.

Ce changement n'en entraînait pas moins quelques sacrifices, pour la France surtout. C'était l'abandon d'une vieille amitié avec le Japon, dont une mission

militaire française avait formé l'armée, dont les bâtiments de guerre et les arsenaux avaient été en grande partie construits et organisés par des Français, et qui reconnaissait les services de nos compatriotes en envoyant à l'éminent ingénieur des constructions navales M. Bertin, après la victoire du Yalou, le grand cordon de l'ordre du Soleil-Levant. Sans doute nous n'avions pas tiré grand avantage de cette amitié, mais peut-être était-ce parce que nous ne l'avions pas voulu, car il est constant que l'alliance du mikado nous fut offerte en 1884, et qu'un corps d'armée japonais devait marcher sur Pékin, si nous avions consenti à le transporter sur les côtes du Petchili; en outre, nous étions en droit d'espérer, après la guerre, quelques avantages commerciaux, et notamment des commandes importantes à notre industrie pour la réfection nécessaire de la flotte, naturellement fort éprouvée par la lutte. En nous rangeant du côté de la Chine, dont il pouvait être utile de nous assurer le bon vouloir, puisque nous étions ses voisins, mais avec laquelle nous avions été en difficultés constantes, nous renoncions donc à notre entente avec le pays qui représente à coup sûr en Extrême-Orient le principe actif de rénovation et d'avenir, nous le poussions dans les bras de l'Angleterre qui pourrait un jour s'en servir contre nous. Les sacrifices que faisait l'Allemagne étaient moindres, et elle en pouvait attendre, en Extrême-Orient même, une plus large rémunération. Tout d'abord elle saisissait l'occasion de jouer un rôle politique sur une scène où elle n'en avait jamais eu jusqu'alors; nation beaucoup plus commerçante que la France, elle devait profiter beaucoup plus largement des concessions que la Chine serai tobligée de faire, et englober ce vaste marché

dans la sphère où s'exerce la débordante activité de ses industriels et de ses négociants. En s'immisçant activement dans les affaires d'Extrême-Orient, le jeune empire d'Allemagne ne faisait qu'obéir à cette poussée d'expansion au dehors qui l'entraîne à affirmer partout sa puissance politique et économique.

D'autre part, l'action des trois puissances continentales n'était pas sans présenter des dangers immédiats, qu'aggravaient les dispositions belliqueuses des chefs de la flotte russe. Il est constant — le bruit en a couru au printemps de 1896 en Extrême-Orient, et le fait nous a été confirmé à nous-même par les témoignages les plus certains — qu'entre le 22 avril, jour où fut remise la note des trois puissances, et le 5 mai, date où les représentants du Japon annoncèrent son acquiescement, l'amiral Tyrtof, commandant l'escadre russe, depuis ministre de la marine, demanda son concours à l'amiral de la Bonninière de Beaumont pour se porter de concert à la rencontre de la flotte japonaise, au risque de provoquer une collision où cette dernière aurait été détruite. Le sang-froid de l'amiral français, qui traîna les choses en longueur et prétexta le manque d'instructions de son gouvernement, évita une agression, qui aurait attiré sans doute des représailles sanglantes, et après tout naturelles, sur les sujets russes et français — ceux-ci beaucoup plus nombreux, — résidant au Japon, et aurait pu avoir les conséquences internationales les plus graves. Nul ne peut dire, en effet, si l'opinion anglaise n'aurait pas été soulevée par un tel acte et si, le lendemain de leur facile victoire sur les Japonais, les flottes alliées n'auraient pas trouvé devant elles l'énorme escadre britannique.

Il est certain qu'en intervenant aux côtés de la Russie dans une question où ses propres intérêts étaient secondaires, la France a couru le risque grave d'une guerre non seulement avec le Japon, mais avec l'Angleterre, guerre où son enjeu était beaucoup plus grand et plus exposé que ceux de la Russie et de l'Allemagne et dont elle aurait eu à porter tout le poids. Heureusement contenues par la prudence de l'amiral de Beaumont, les dispositions belliqueuses des amiraux russes se manifestèrent de nouveau le 8 mai 1895, date où devaient être échangées les ratifications du traité de paix entre la Chine et le Japon. Ce jour-là, la flotte russe, stationnée en rade du port chinois de Tchefou, lieu d'échange des ratifications, à l'entrée du Petchili, en face de Port-Arthur, se livra à un branle-bas de combat et resta constamment sous pression, prête à partir, pour bien témoigner qu'en cas de non-ratification du traité, elle n'hésiterait pas à s'opposer par la force à tout mouvement des Japonais vers Takou et l'embouchure du Peï-ho et à attaquer leur escadre, mouillée tout près de là, à Weï-haï-Weï. Aux côtés des navires russes se trouvaient les deux croiseurs qui représentaient alors la marine allemande en Extrême-Orient, tandis que l'amiral de Beaumont s'était éloigné, ne laissant à Weï-haï-Weï que le croiseur *Forfait*, marquant ainsi qu'il ne voulait pas prendre part à une démonstration superflue, dont l'unique résultat devait être d'accroître encore l'irritation du Japon contre les trois puissances.

Ces démonstrations guerrières contrastaient d'une façon malheureuse avec le ton très courtois des notes présentées au Japon par les ministres de Russie, de France et d'Allemagne. Elles eurent pour effet de

convaincre le Japon — s'il n'en était déjà convaincu — qu'il aurait à compter désormais avec l'irrémédiable hostilité du tsar et que le secret désir du gouvernement de Saint-Pétersbourg était non seulement de l'empêcher de s'établir sur le continent asiatique, mais encore d'annihiler complètement sa puissance. Aussi, par un curieux retour, essaya-t-il de se réconcilier avec la Chine, et ses ouvertures furent assez bien accueillies. On était déjà effrayé à Pékin des prétentions de la Russie. Li-Hung-Chang s'en ouvrit au consul japonais à Tien-tsin et fit prier le cabinet de Tokio de se montrer conciliant sur la question du Liao-toung, de la résoudre amicalement pour ne pas accroître encore les responsabilités qui pesaient sur ses épaules; le gouvernement chinois, ajoutait-il, est entièrement à la merci des Russes, il ne peut plus espérer être secouru et sauvé que par le Japon. Étaient-ce, de la part du vieux diplomate, des offres de service déguisées? On ne sait. Toujours est-il que le Tsong-li-Yamen aurait proposé aussi au ministre du Japon, M. Hayashi, de négocier directement et aurait offert en compensation du Liao-toung non pas une indemnité, mais l'alliance de la Chine et la concession du chemin de fer à construire de Tien-tsin à Pékin. Le gouvernement du mikado semblait incliner vers cette solution. Mais les trois puissances continentales, c'est-à-dire, en somme, la Russie, ne l'entendaient pas ainsi. Elles voulaient, pour plus de sûreté, que le Japon ne fût pas lié seulement vis-à-vis de la Chine, et surtout que la rétrocession du Liao-toung ne fût pas subordonnée à des clauses qui permissent de traîner les choses en longueur et de prolonger l'occupation japonaise. Aussi insistèrent-elles pour que l'affaire fût réglée sans tarder, par le versement

d'une indemnité supplémentaire de 30 millions de taëls ou 120 millions de francs, payée le 8 novembre 1895, l'évacuation devant avoir lieu dans un délai de trois mois.

Le Japon dut s'incliner et accepta ces propositions par un échange de notes effectué le 19 octobre; il dut s'engager aussi à retirer ses troupes de Corée. La tentative de réconciliation et d'alliance avec le Céleste Empire avait échoué; mais, depuis lors, le langage de la presse japonaise et de beaucoup d'hommes d'État a montré qu'on n'a pas, à Tokio, définitivement renoncé à cette idée : puisqu'on n'a pu confisquer la Chine au profit du mikado, on désirerait l'aider à se mettre en état de résister à la pression d'autres puissances et de vivre par elle-même. Au moment du paiement de l'indemnité, le Japon tenta du moins d'obtenir de la Chine l'engagement de ne jamais céder à d'autres les territoires qu'il venait de lui rendre. Mais l'influence russe, appuyée peut-être sur la crainte plus que sur la reconnaissance, était déjà toute-puissante à Pékin et cette satisfaction fut refusée. La nouvelle politique que les puissances européennes, et celles qui étaient venues à son secours les premières, allaient suivre vis-à-vis de la Chine, se dévoilait nettement. Si le soleil couchant eut, cette fois, plus d'adorateurs que le soleil levant, on ne devait pas tarder à voir qu'un désintéressement chevaleresque, bien rare dans les relations entre peuples, n'était pas le mobile qui avait guidé les amis du malheur.

CHAPITRE IX

La Chine et les puissances La Russie, la France et l'Angleterre en Extrême-Orient de 1895 à 1897.

Les premières conséquences de la guerre : constitution d'une importante dette extérieure chinoise; gravité de ce fait. — Hardiesse de la politique russe à en profiter : la Russie garante de la Chine; sa rétribution; le chemin de fer de Mandchourie. — Habileté de la diplomatie russe en Corée; fautes et abus de force des Japonais en ce pays; révolutions de palais à Séoul; le roi sous la protection de la Russie; établissement d'une sorte de *condominium* russo-japonais en Corée. Prépondérance de l'influence moscovite dans tout l'Extrême-Orient au début de 1897. — Avantages moins importants obtenus par les alliés du Tsar : désintéressement apparent de l'Allemagne; traité du 20 juin 1895 avec la France : réductions de droits à la frontière du Tonkin, chemins de fer dans les provinces limitrophes. — Énergie du ministre de France, mais importance limitée de ces concessions : pauvreté des provinces du sud-ouest de la Chine. — Rôle plus considérable de la France comme protectrice des catholiques. — Efforts de l'Angleterro durant 1896 pour regagner quelque influence à Pékin; convention anglo-chinoise du 4 février 1897 : ouverture de la Rivière de l'Ouest à la navigation européenne — Quelques nouvelles concessions faites à la France en 1897.

Dans les événements qui se sont écoulés depuis la guerre en Extrême-Orient et qui ont amené la situation au point où elle en est, il faut distinguer deux phases que sépare le coup de force de Kiao-Tchéou. La première s'étend du printemps de 1895 à l'automne

de 1897 : c'est celle où les puissances venues au secours de la Chine se sont fait rémunérer leurs bons offices en agissant encore avec quelque discrétion apparente.

De toutes les conséquences immédiates de la guerre, la constitution d'une forte dette extérieure était la plus grave. Auparavant la Chine n'avait contracté en Europe que des emprunts insignifiants, de quelques millions de francs; durant les hostilités, ses engagements vis-à-vis des étrangers s'élevèrent à 170 millions de francs; c'était relativement peu encore, et les prêteurs avaient un gage excellent dans les recettes des douanes, perçues par des Européens, qui se chiffrent annuellement par plus de 80 millions de francs; mais, maintenant que l'indemnité de guerre et diverses dépenses urgentes de reconstitution exigeaient 1 200 millions, le service des intérêts de cette dette, en admettant que le taux fût de 5 pour 100 — et l'on ne pouvait guère espérer moins, — absorberait 60 millions; en y joignant les arrérages des emprunts déjà existants, on atteindrait 70 millions environ, c'est-à-dire bien près du revenu des douanes. Or, les droits de douane sont perçus en argent; pour pouvoir placer en Europe un emprunt considérable, il est absolument nécessaire, au contraire, de stipuler que les intérêts en seront payés en or. On peut donc se demander si, en présence d'une marge aussi faible, les fluctuations du cours de l'argent qui ont fait baisser déjà le taël hai-kwan de 8 fr. 25, il y a un quart de siècle, à 3 fr. 50, cours moyen depuis 1897, ne rendront pas quelque jour les recettes douanières insuffisantes pour assurer le paiement des arrérages. Personne ne se souciant en Europe de prêter à la Chine sur ses ressources géné-

rales, il en résultait qu'elle devait fatalement être conduite à assigner à ses créanciers de nouveaux gages et à remettre aux mains d'administrations européennes la perception de nouvelles branches de revenus. D'autre part, privée de 60 à 70 millions de recettes sur un budget total que les évaluations les plus optimistes portent à 600 millions, elle aurait à chercher de nouvelles ressources, qu'elle pourrait se procurer par deux moyens : soit en augmentant les impôts, soit en autorisant les étrangers à exploiter les ressources du pays, en leur concédant des chemins de fer, des mines, moyennant des redevances ou des partages de bénéfices. Le premier procédé risquait de soulever des mécontentements populaires ; le second était très tentant; mais c'était l'introduction dans le pays de cette civilisation occidentale à laquelle le gouvernement chinois s'opposait depuis un demi-siècle de toute sa force d'inertie.

De toute façon, les besoins d'argent du Céleste Empire devaient aboutir inéluctablement à une immixtion croissante des Européens dans ses affaires, ne fût-ce que comme collecteurs d'impôts, et à une sorte de mainmise financière, dont l'exemple de pays tels que l'Égypte est là pour montrer les dangers. Le gouvernement de Pékin s'en rendait bien compte et c'est pour cela qu'il avait fait tant d'efforts pour obtenir une réduction sur les 800 millions d'indemnité de guerre et qu'en dernier lieu il avait encore tenté de s'entendre avec le Japon pour régler, sans versement supplémentaire, la rétrocession du Liao-toung.

L'extrême importance de cette question d'argent ne fut nulle part comprise mieux qu'à Saint-Pétersbourg; c'est ici qu'il faut vraiment admirer la hardiesse et l'habileté de la politique russe. Qu'un pays

regorgeant de capitaux comme la France ou l'Angleterre eût essayé de conquérir une situation prépondérante dans le Céleste Empire en s'en faisant le bailleur de fonds, cela n'aurait rien eu de surprenant. Mais qu'un État tel que la Russie, lui-même débiteur de l'étranger, dont la seule dette publique extérieure s'élevait à plus de six milliards de francs, ait su se faire un levier d'influence de services d'argent, soumettre la Chine à une sorte de vasselage financier, c'est vraiment un coup de maître. M. de Witte, ministre des finances du tsar, à qui revient l'honneur d'avoir conçu et mené à bien cette entreprise, et qui dirigea, par-dessus la tête du ministre des affaires étrangères, toutes les négociations préparatoires, montra, dans cette circonstance, que son adresse diplomatique et sa prévoyance politique ne le cédaient en rien à ses aptitudes spéciales. Ne pouvant prêter directement à la Chine, la Russie lui donnait son aval, ce qui permettait d'émettre avec le concours des principales banques de Paris, où la faveur des fonds russes était à son apogée, un emprunt chinois 4 pour 100 de 400 millions, garanti par la Russie, au cours de 94, c'est-à-dire au même cours où, avant cette garantie, les grandes maisons françaises et allemandes offraient d'émettre un fonds 5 pour 100. Les intérêts annuels à payer par le Céleste Empire étaient donc réduits d'un cinquième, grâce à l'intervention russe; c'était un bénéfice matériel, mais ce n'en demeurait pas moins une lourde faute politique. En prenant comme garant une puissance étrangère, le gouvernement de Pékin devenait responsable vis-à-vis d'elle seule de la gestion de ses deniers et mettait son indépendance financière, et surtout politique, en bien plus grand péril que s'il était entré en rapports directs avec des

créanciers individuels de nationalités diverses, dont l'action sur lui aurait toujours été affaiblie par les irrémédiables divergences de leurs gouvernements. On paraît avoir senti le danger à Pékin, puisqu'on ne s'y décida que le jour de l'expiration du dernier délai fixé par la Russie, et sous une pression énergique, à signer l'arrangement financier qu'elle proposait; mais, n'ayant sans doute trouvé d'appui nulle part, on dut se résigner.

Continuant à marcher dans la voie où il avait trouvé tant de succès et à appuyer sa politique en Chine sur son action financière, le gouvernement de Saint-Pétersbourg favorisa, avec l'aide de la Banque de Russie, la formation de la Banque russo-chinoise; comme pour l'emprunt, les établissements de crédit de Paris fournirent la plus grande partie du capital, mais la direction fut essentiellement russe. Le Comptoir d'escompte de Paris lui céda ses agences en Chine, et elle installa aussitôt des succursales à Pékin, Tien-tsin, Shanghaï et Hankéou. Cette banque n'a cessé depuis lors d'être le principal agent de l'influence russe en Chine. Dès l'abord, ce fut par son intermédiaire que la Russie négocia la concession du chemin de fer de l'Est chinois qui lui permettait de dévier son Transsibérien vers le sud à travers la Mandchourie : outre qu'elle raccourcissait de quelques centaines de verstes le tracé primitif, la nouvelle voie avait l'avantage de passer à 500 verstes seulement au nord du golfe de Petchili, et l'autorisation de faire protéger les travaux par ses troupes faisait de la Russie la véritable maîtresse de la Mandchourie; de là, elle dominait déjà Pékin, en attendant que les circonstances, qu'escomptait peut-être déjà un traité secret, lui permissent d'occuper le Liao-toung.

Tandis qu'elle se faisait largement payer de ses services par la Chine, la Russie ne se montrait pas moins active en Corée. Les Japonais, qui occupaient ce pays, avaient commis fautes sur fautes. Ils avaient prétendu y imposer, avec une excessive brusquerie, les réformes les plus variées et les plus profondes. Beaucoup des mesures qu'ils prirent étaient bonnes en elles-mêmes, mais auraient dû être introduites avec de grands ménagements; d'autres étaient impossibles à défendre et mécontentaient vraiment le peuple en s'attaquant à ses usages les plus chers, par exemple à son costume traditionnel. Les Coréens, gens pourtant fort malpropres, ont l'habitude de s'habiller tout de blanc, de fumer d'immenses pipes, de porter leurs cheveux relevés en chignon, et surmontés d'un chapeau aux bords gigantesques, mais dont la coiffe est trop petite pour leur tête et qu'ils font tenir avec des brides.

Pourquoi les représentants du mikado interdirent-ils les longues pipes, les chignons, les chapeaux à petite coiffe et à grandes ailes, et voulurent-ils même faire remplacer les vêtements blancs par des vêtements bleus? On a dit que c'était pour donner le goût du travail aux Coréens qui, obligés de tenir d'une main leur pipe et de rajuster fréquemment de l'autre leur instable coiffure, ne pouvaient s'y livrer avec ardeur. Toujours est-il qu'aux portes de Séoul, les sentinelles japonaises, armées de forts ciseaux, arrachaient aux infortunés campagnards qui venaient en ville leur couvre-chef, coupaient leurs cheveux, raccourcissaient des trois quarts leurs tuyaux de pipes et les renvoyaient chez eux, ahuris et navrés. Rien d'étonnant à ce qu'une telle conduite, jointe à de trop fréquentes violences, attirât aux conquérants la haine des indigènes, gens pourtant tranquilles et inoffensifs

d'habitude. La mesure devint comble, lorsque la reine, qui s'était toujours montrée hostile aux insulaires, fut assassinée dans son palais, le 7 octobre 1895, par des gens à leurs gages, avec la complicité patente du ministre du Japon et la collaboration effective d'une partie du personnel de la légation. Le faible roi Li-Hsi, dont le règne n'a été qu'une longue succession d'intrigues, d'attentats et de révolution de palais, vivait sous la terreur des baïonnettes japonaises, et avait à ce point abdiqué toute autorité et toute dignité qu'il consentait à signer un édit dégradant la reine après sa mort et portant contre elle les plus honteuses accusations; des innocents étaient exécutés à Séoul, tandis que les vrais meurtriers étaient acquittés par les tribunaux japonais.

Pendant ce temps, la Russie exploitait avec habileté le mécontentement général et faisait offrir en sous-main sa protection au roi qui, craignant tout des Japonais et de son père, le Taï-Ouen-Koun, féroce vieillard dont l'ambition troublait depuis vingt ans la Corée et que les insulaires avaient installé au pouvoir, paraissait disposé à l'accepter, mais n'osait quitter son palais où il était, de fait, prisonnier. Une émeute, qui éclata, spontanément ou non, dans la nuit du 11 février 1896, lui en fournit l'occasion : tandis que le Taï-Ouen-Koun était tué, Li-Hsi se réfugiait à la légation de Russie, que venait garder un détachement de marins débarqués au port de Séoul, Chemoulpo, sans que les Japonais osassent l'empêcher. Installé chez le ministre du tsar, dont le grand salon, divisé par des paravents sur lesquels étaient écrits les noms des divers ministères, abritait tous les organes du gouvernement coréen, ce roi d'opérette, égaré parmi des événements tragiques, devint le jouet de la Russie

comme il avait été celui du Japon et révoqua tous les édits réformateurs qu'il avait dû signer auparavant. Le décret dégradant la reine fut annulé et le procès des assassins revisé par une haute Cour, comprenant des juges européens de diverses nations, qui en rejeta toute la responsabilité sur les Japonais.

Le mouvement de réaction fut si violent que plus d'une innovation utile y disparut : une commission composée des plus hauts fonctionnaires indigènes, du contrôleur anglais des douanes et de deux Américains fut bien nommée pour s'occuper de la réforme des lois, mais ne tint que quelques séances et n'aboutit à rien. En peu de mois, tous les vieux abus avaient reparu. Néanmoins, par sa prudente et sage conduite, la Russie avait eu l'habileté de mettre de son côté tous les représentants de l'étranger en Corée. Pour conserver un reste d'influence dans ce pays, dont le commerce était pour la plus grande partie entre ses mains et où résidaient 10 000 de ses nationaux, le Japon se vit obligé de s'entendre avec elle. La convention de Séoul, signée le 14 mai 1896 par les représentants des deux puissances, et complétée par celle du 29 juillet, conclue à Moscou, lors du couronnement de Nicolas II, entre le prince Lobanof et le maréchal Yamagata, lui accorda seulement le droit d'entretenir 1 000 hommes de troupes en Corée pour la protection du télégraphe japonais de Fousan à Séoul et de ses nationaux établis dans la capitale et les ports ouverts de Fousan et Gensan. La Russie obtenait d'ailleurs les mêmes droits et était autorisée à construire une ligne télégraphique de Séoul à la frontière sibérienne.

Les deux puissances s'engageaient à donner leur appui au gouvernement coréen pour la réorganisation

de ses finances et de forces de police suffisantes pour maintenir l'ordre et leur permettre de retirer le plus tôt possible leurs garnisons. En apparence, c'était une sorte de condominium russo-japonais qui s'établissait en Corée; mais, en fait, l'influence russe, toute-puissante auprès du roi, continuait de s'exercer sans obstacle, après comme avant le retour du souverain dans son palais en février 1897. Un décret ordonnait que les chemins de fer à construire en Corée auraient le même écartement de rails que le Transsibérien; la dette de trois millions de yens (sept millions et demi de francs) contractée par la Corée vis-à-vis du Japon, était remboursée, et des instructeurs russes étaient seuls engagés pour réorganiser l'armée coréenne, ce que le Japon représentait, il est vrai, comme une violation de la convention de Moscou.

L'influence russe était donc absolument prépondérante en Corée comme en Chine, au début de 1897. Dans l'un et l'autre pays, l'Empire des Tsars avait joué avec une extrême habileté le rôle de protecteur des vaincus contre les abus de force des vainqueurs; dans le second, il y avait joint celui de redresseur de torts et s'était acquis l'approbation de tous les Occidentaux. Les victoires du Japon semblaient n'avoir été remportées qu'au bénéfice de la Russie, qui, partout, s'était substituée à lui, en Mandchourie comme en Corée, qui avait tout le profit de la guerre sans qu'il lui en eût rien coûté. Le cabinet de Pétersbourg s'était d'ailleurs montré prudent en même temps que hardi. S'il avait su discerner clairement, dès la fin de la guerre, les avantages qu'il pourrait retirer d'une intervention, s'il avait su prendre des résolutions rapides et énergiques, il avait cependant évité, malgré l'ardeur impatiente de ses chefs d'escadre,

de commettre les fautes où était tombé le Japon : de vouloir trop embrasser et d'aller à l'extrême, ce qui n'aurait pas manqué d'amener des complications européennes. Aussi n'avait-il pas encore mis la main sur cette presqu'île du Liao-toung et ces positions si importantes de Port-Arthur et de Talien-wan, qu'il avait obligé les Japonais à quitter, et n'avait-il rien annexé officiellement en Corée; mais, muni du droit de faire passer un chemin de fer à travers la Mandchourie centrale et de le protéger par des troupes, maître en même temps de la situation à Séoul, le gouvernement russe s'était ainsi assuré la faculté de s'emparer aisément, le moment venu, soit de la Corée, soit du Liao-Toung, et de faire aboutir son Transsibérien, en mer libre, dans l'une de ces deux presqu'îles. Il hésitait encore entre elles, la première ayant une action plus rapprochée sur Pékin, la seconde le menant plus directement sur le Pacifique et menaçant à la fois l'embouchure du Yang-tsé et le sud-ouest du Japon. On ne paraissait pas, du reste, à Saint-Pétersbourg, se soucier d'agir trop tôt et l'on semblait vouloir attendre, pour frapper un grand coup, l'achèvement du chemin de fer qu'on construisait en toute hâte en Sibérie et que l'on comptait mener au moins jusqu'à l'Amour au début de 1900.

A côté des immenses avantages acquis par la Russie, ceux qu'obtinrent ses alliés paraissent assez maigres. L'Allemagne ne s'était pas montrée exigeante : l'allocation de quelques dizaines d'hectares de terrain à Tien-tsin et en d'autres ports, pour y établir des concessions distinctes, fut tout ce qu'elle demanda. Ce n'était guère qu'une satisfaction d'amour-propre; l'absence de concessions particulières n'avait pas empêché, pendant les années qui

précédèrent la guerre, le commerce allemand de prendre un développement extrêmement rapide en Chine et les maisons allemandes de s'y multiplier. Mais l'avenir devait montrer que l'Empire germanique avait en Extrême-Orient de plus vastes desseins dont il ne faisait qu'ajourner la réalisation.

Quant à la France, elle fit récompenser d'abord ses bons services par les deux conventions que signa à Pékin, dès le 20 juin 1895, son ministre, M. Gérard : le premier de ces instruments diplomatiques accordait à notre commerce diverses facilités nouvelles sur les frontières de la Chine et de l'Indo-Chine; le second rectifiait à notre avantage la délimitation de ces mêmes frontières. Un nouveau marché ouvert, Semao, dans le Yunnan, venait s'ajouter aux deux villes de Mong-Tze et de Long-Tcheou, déjà ouvertes depuis 1887 au commerce franco-annamite. Les droits d'importation et d'exportation sur les marchandises entrant ou sortant par ces marchés, et transitant par le Tonkin, déjà réduits aux 7 dixièmes ou aux 6 dixièmes du tarif des douanes maritimes en 1887, étaient encore abaissés aux 4 dixièmes et aux 2 dixièmes du tarif général en ce qui concerne les produits exportés d'un autre port chinois ou destinés à être réimportés dans un de ces ports. En outre, l'article 5 de la convention s'exprimait ainsi : « Il est entendu que la Chine, pour l'exploitation de ses mines dans les provinces du Yunnan, du Kouang-si et du Kouang-toung, pourra s'adresser d'abord à des industriels et à des ingénieurs français, l'exploitation demeurant d'ailleurs soumise aux règles édictées par le gouvernement impérial en ce qui concerne l'industrie nationale. Il est convenu que les voies ferrées, soit déjà existantes, soit à construire en Annam,

pourront, après entente commune et dans des conditions à définir, être prolongées sur le territoire chinois. » Enfin, on stipulait encore la jonction des lignes télégraphiques françaises et chinoises. La convention relative à la frontière étendait définitivement les possessions françaises jusqu'à la rive orientale du haut Mékong, en reconnaissant à la France toute la portion située sur cette rive de l'État chan de Xieng-hong. L'Angleterre avait elle-même, en 1894, admis le droit de suzeraineté de la Chine sur cette petite principauté et une ou deux autres, afin de constituer ainsi, sous forme d'une bande de territoire chinois, un tampon entre l'Empire des Indes et l'Indo-Chine française.

On fit grand bruit en France de ces conventions, et l'on se complut à raconter les procédés énergiques par lesquels notre ministre à Pékin en avait arraché la conclusion, au nez et à la barbe de son collègue anglais, sir Nicholas O'Connor. Les négociations terminées, M. Gérard, en arrivant au Tsong-li-Yamen au jour fixé pour l'échange des signatures, ne trouve qu'un des deux plénipotentiaires chinois, qui lui exprime, avec force excuses, la crainte que son collègue ne puisse venir. « Rien ne devrait l'empêcher d'être ici, réplique le ministre de France; veuillez le trouver et le lui dire. » Quelques minutes après, arrive le second Céleste, l'air très ému. « Eh bien! et votre collègue, revient-il avec vous? demande M. Gérard — Non, je crains qu'il ne soit retenu et qu'il ne puisse revenir, je vais tâcher de le trouver. — Pardon, je vous tiens et je vous garde; je vais me mettre moi-même à la recherche de votre collègue! » Enfin, au bout d'une heure ou peu s'en faut, les deux Célestes se trouvent réunis et, sommés par M. Gérard

d'expliquer tous ces moyens dilatoires, ils déclarent que le ministre d'Angleterre est dans une chambre voisine et se répand en menaces, parlant même d'amener son pavillon. M. Gérard convainc facilement les plénipotentiaires qu'il n'y a rien à craindre; la convention est signée séance tenante, et sir Nicholas O'Connor, une fois convaincu de l'inutilité de ses procédés d'intimidation, se met à parler d'autre chose. L'anecdote fait honneur à l'énergie du ministre de France et à sa connaissance du caractère chinois; elle montre bien l'affaiblissement de l'influence anglaise en Chine en 1895 et 1896, en même temps que le mécontentement qu'avaient causé à cette puissance la rectification de notre frontière et notre extension jusqu'au Mékong. En y consentant, la Chine violait, il est vrai, les engagements pris par elle quand la Grande-Bretagne lui avait reconnu Xieng-hong, engagements dont nous n'avions pas à nous préoccuper, car l'État en question était peut-être vassal de l'Annam ou du Siam aussi bien que de la Birmanie ou de la Chine.

Quelle était la valeur réelle des concessions commerciales que la Chine nous accordait et que notre presse faisait sonner bien haut? Les réductions de droits sur les produits transitant par le Tonkin auraient une grande valeur, si les parties limitrophes de la Chine étaient riches : il faut bien convenir qu'il n'en est malheureusement pas ainsi. C'est ici le lieu de jeter un coup d'œil sur la région que l'on peut approvisionner et exploiter par la voie du Tonkin. Elle comprend la plus grande partie du Yunnan et du Kouang-si, la moitié méridionale du Koui-tchéou, et une faible partie du Kouang-toung, — la longue et mince bande de territoire que cette province projette

jusqu'à la frontière tonkinoise entre la mer et le Kouang-si. Or le Yunnan, le Kouang-si et le Kouitchéou sont trois des provinces les plus pauvres de la Chine : couvrant ensemble le cinquième de sa surface, elles ont à peine le quinzième du nombre total de ses habitants : 24 millions environ sur 380. Sans doute elles ont été dévastées par la grande insurrection des Taïpings et les révoltes musulmanes, le Yunnan surtout, mais il n'en est pas moins vrai que tout ce pays est un pâté de montagnes et de plateaux, — plateaux très bossués d'ailleurs, dont les altitudes dépassent fréquemment 2 000 mètres, où les communications sont très mauvaises aujourd'hui et seront coûteuses à établir. Le rapport de la Mission lyonnaise, qui l'a parcouru de 1895 à 1897, revient fréquemment sur les grandes difficultés des transports, sur l'âpreté d'escalades telles que la fameuse route impériale des « Dix Mille Escaliers » qu'il faut gravir pour s'élever du fleuve Rouge au plateau du Yunnan, de Manhao à Mong-Tze, et qui, sur une distance de 50 kilomètres, monte de 150 à plus de 2 000 mètres d'altitude; il signale aussi la rareté des populations, contrastant avec leur surabondance dans le bassin du Yang-tsé-Kiang et les provinces côtières. En Extrême-Orient, les montagnes restent presque désertes, même quand la terre est près de manquer dans les plaines.

On dit, il est vrai, que le Yunnan a de grandes richesses minières mais, comme me le faisait remarquer un excellent observateur doublé d'un homme d'esprit qui a récemment parcouru la Chine presque tout entière : lorsqu'ils n'ont rien vu de bon sur le sol d'un pays, beaucoup d'explorateurs se rabattent sur ce qui se trouve au-dessous; comme ils n'ont

guère pu aller y voir en passant, il ne faut les croire que sous bénéfice d'inventaire. Sans doute des gisements de cuivre et d'étain sont exploités depuis longtemps au Yunnan, mais quelle est leur abondance et la teneur de ces minerais? Est-elle suffisante pour qu'ils puissent donner matière à une exploitation rémunératrice et se faire une place sur le marché du monde après avoir été grevés de gros frais de transport sur des chemins de fer longs de plus de cinq cents kilomètres, d'ailleurs coûteux à construire? Autant de questions qui ne sont pas résolues. Toujours est-il que l'avenir prochain de ces provinces chinoises voisines du Tonkin, qui ne produisent ni soie, ni thé, ni aucun des grands articles d'exportation, et dont la population est rare, n'apparaît pas comme bien brillant et que les marchés qu'on a ouverts se développent fort lentement.

Quant à l'article 5, relatif aux mines, pris littéralement, c'est un simple truisme; si l'on veut y voir un engagement déguisé et lire « devra » au lieu de « pourra », c'est une violation de la clause de la nation la plus favorisée, inscrite dans tous les traités des puissances européennes avec la Chine. Nous en reconnûmes bientôt la vanité : dès le 15 janvier 1896, lors de l'accord anglo-français relatif aux affaires du Siam, accord où nous sûmes, du reste, fort mal profiter des circonstances difficiles que traversait alors la Grande-Bretagne, les deux gouvernements de Paris et de Londres convinrent expressément que tous les droits et privilèges acquis ou à acquérir par l'un d'eux au Yunnan et, plus au nord, au Setchouen, s'appliqueraient également à l'autre.

Le profit que nous pouvons tirer de la convention du 20 juin 1895 se réduit donc à fort peu de chose.

Durant l'année suivante, les négociations qui se sont sans cesse poursuivies à Pékin ont amené quelques autres résultats : la reconstruction de l'arsenal de Fou-tchéou, établi en 1866 par des Français, détruit par d'autres Français en 1884, sous le commandement de l'amiral Courbet, nous fut de nouveau confiée. Plusieurs de nos ingénieurs des constructions navales y travaillent en ce moment, et nos usines métallurgiques doivent en fournir les matériaux. Ç'a été notre part dans les commandes faites par la Chine, en vue desquelles toutes les nations prodiguèrent les prévenances à Li-Hung-Chang lors de son fameux voyage en Europe et en Amérique, et cela compense dans une certaine mesure la perte de la clientèle du Japon, qui s'était souvent adressé à nos forges, mais demande aujourd'hui presque exclusivement à l'industrie anglaise et américaine les nombreux bâtiments et les canons qu'exige la grande augmentation de sa flotte.

A un tout autre point de vue, notre ministre à Pékin s'est utilement employé en faveur des missionnaires catholiques. Il a obtenu la révocation des règlements qui prétendaient leur interdire les achats d'immeubles dans l'intérieur de la Chine et la promesse de faire disparaître de la prochaine édition du *Ta-tsing-lou-lieh*, recueil des lois de la dynastie des Tsings, les punitions et les menaces encore contenues dans l'édition de 1892. Enfin, il a obtenu l'autorisation pour les lazaristes de rebâtir sur le même emplacement la cathédrale de Tien-tsin, détruite et brûlée, en même temps que les missionnaires et les religieuses étaient massacrés, lors de l'émeute de juin 1870.

C'est assurément comme protectrice des catholiques que la France a le plus dignement joué son rôle

en Extrême-Orient durant ces dernières années. Toutefois, nous n'avons peut-être pas su, comme nous l'aurions dû, faire servir à l'obtention d'avantages plus matériels les moyens d'influence que nous donne en Chine notre fonction religieuse spéciale. La politique de la France en Extrême-Orient a peut-être manqué d'envergure. Nous n'avons pas tiré de notre intervention en faveur du Céleste Empire un profit proportionné aux risques courus. Nous avons moins obtenu de la Chine, non seulement que notre alliée la Russie, mais même que l'Angleterre, et, en nous opposant, inutilement d'ailleurs, aux demandes de cette puissance, nous avons risqué d'augmenter sans profit pour nous les dissentiments qui séparent les deux grandes nations occidentales.

Après une période de recueillement, pendant l'année qui suivit la guerre, le gouvernement de la Reine était parvenu, en effet, sinon à reconquérir son influence d'autrefois, du moins à se faire de nouveau écouter à Pékin. Bien qu'on y tremblât devant la Russie, la puissance de l'escadre britannique n'était pas cependant sans y inspirer aussi le respect et, sans doute, le premier moment de désarroi passé, s'y trouvait-on disposé à reprendre, dans la mesure du possible, le vieux jeu de bascule entre les diverses puissances européennes. Le lent travail de la diplomatie anglaise pendant toute la durée de 1896 porta ses fruits par la signature de la convention anglo-chinoise du 4 février 1897. Par cet accord, la Chine concédait à la Grande-Bretagne des rectifications de frontières importantes du côté de la Birmanie, lui rétrocédait une partie des États chans, lui reconnaissait le droit d'établir un consul en un point du Yunnan occidental, Manwyne ou Chounning-fou, s'engageait à ouvrir les

routes menant à ces points et d'autres encore, et enfin à permettre que les chemins de fer à construire dans le Yunnan fussent reliés au réseau birman. En outre — et c'était le point le plus important, — un article séparé prescrivait que la rivière de l'Ouest, ou Si-kiang, le fleuve qui aboutit à Canton, serait ouverte à la navigation européenne jusqu'à Ou-tchéou (Woochow) sur la frontière de Kouang-si et du Kouang-toung, à 200 kilomètres de Canton : les deux ports fluviaux de Samshui et de Ou-tchéou devenaient des ports de traité et des concessions pour les Européens y étaient établies.

C'était pour l'Angleterre une revanche de la mortification qu'elle avait dû subir, vingt mois plus tôt, lors de la convention Gérard. Si, dans le Yunnan, en dépit de l'égalité des droits de la Grande-Bretagne et de la France, l'avantage restait à cette dernière, de par les conditions naturelles, qui en rendent l'accès moins difficile du côté du Tonkin que du côté de la Birmanie, l'ouverture de la rivière de l'Ouest était un échec pour la politique française, qui s'y était opposée de toutes ses forces. Par cette voie fluviale, les vapeurs européens — c'est-à-dire en fait presque exclusivement les vapeurs anglais de Hong-Kong — allaient pouvoir d'abord desservir directement la riche vallée inférieure du Sikiang à travers le Kouang-toung, puis remonter jusqu'à la frontière même du Kouang-si, pour y rencontrer les jonques qui leur apporteraient à peu de frais les produits de cette province et distribueraient les marchandises venues de Hong-Kong jusqu'aux points extrêmes de la navigation sur la rivière de l'Ouest et ses affluents. Or ces points extrêmes sont situés très loin dans l'intérieur, presque aux frontières du Yunnan et du Tonkin, et à

Long-Tcheou, à 50 kilomètres de Langson, on voit même, aux hautes eaux, des jonques de Canton. Presque tout le commerce du Kouang-si, que nous convoitions, allait dont être drainé par cette voie nouvelle.

Notre diplomatie chercha à réparer l'impression produite par ce traité anglo-chinois, qui annulait la plupart des avantages à nous concédés sur la frontière du Tonkin ; et l'on apprit à Paris, en juin 1897, que la Chine accordait à la France le droit de construire un chemin de fer, de Laokaï, où le fleuve Rouge entre au Tonkin, à Yunnan-Sen, capitale du Yunnan, et de prolonger, d'autre part, jusqu'à Nanning-fou et même au delà, vers le nord, la ligne en projet de Langson à Long-tchéou. Cette dernière concession pourrait nous servir à conserver en tout état de cause le trafic du Kouang-si occidental, si tant est qu'il vaille la peine de construire une voie ferrée pour le capter[1]. Toutefois, les rivières navigables ont sur ces chemins de fer, en pays montagneux et pauvre, un avantage bien évident. Dès que les premières sont ouvertes, on peut s'en servir; quand les seconds sont concédés, il reste, au contraire, à les construire, ce qui est coûteux d'abord, et fort long ensuite, surtout quand on a affaire à des administrations françaises et chinoises. En février 1898, j'ai pu m'assurer par moi-même que le Si-kiang était déjà sillonné de bateaux à vapeur alors que la partie située en Chine du chemin de fer de Langson à Long-tchéou, concédé pourtant depuis 1896, n'était pas encore commencée, à cause de difficultés diverses avec les autorités locales.

1. L'ouverture, en 1899, de Nanning au commerce étranger est de nature à nous enlever même ce faible trafic, dont le débouché naturel sera Canton.

CHAPITRE X

La Chine et les puissances (1897-1899). — Installation des États européens sur les côtes de l'Empire; introduction des méthodes occidentales dans l'intérieur. — Sphères d'intérêts et porte ouverte.

Accalmie politique en Extrême-Orient durant l'été de 1897 : règlement provisoire des questions qui divisaient les puissances, maintien des vieux errements de la part de la Chine. — Coup de théâtre en novembre 1897 : débarquement des Allemands à Kiao-tchéou, dans le Chantoung. — Émotion et colère produites par cet acte en Angleterre; efforts du gouvernement britannique pour parer à une action probable de la Russie dans le Petchili; convention anglo-chinoise de février 1898 : ouverture de tous les cours d'eau à la navigation européenne; la politique de la *porte ouverte*. — Reconnaissance par la Chine en mars 1898 de l'occupation de Kiao-tchéou et concessions de chemin de fer dans le Chantoung à l'Allemagne. — Cession à bail de Port-Arthur à la Russie (27 mars) et occupation immédiate de ce port. — Convention franco-chinoise d'avril 1898 : concessions diverses dans les provinces du sud; cession de la baie de Quang-tchéou-Wan. — Irritation de la Grande-Bretagne; nouveaux et importants avantages qu'elle obtient en juin 1898 : cession de Weï-haï-Weï à l'entrée du Petchili et de Kowloun en face de Hong-Kong. — Nouvelles difficultés anglo-russes en septembre 1898. — Concessions de chemins de fer et autres aux Européens dans tout le Céleste Empire.

Après les luttes diplomatiques qui avaient suivi les rudes secousses de la guerre, la question d'Extrême-

Orient paraissait entrer, vers l'été de 1897, dans une phase d'accalmie. Toutes les puissances européennes intéressées en Chine, la Russie, la France, l'Angleterre, avaient eu leur lot; on jugeait celui de l'Allemagne modique, mais l'on commençait à croire qu'elle n'aurait pas de visées politiques dans le Céleste Empire et qu'elle voulait se contenter d'y développer ses intérêts économiques. D'autre part, la Russie et le Japon s'étaient tant bien que mal entendus en Corée. Sans doute, ces arrangements n'étaient pas définitifs et les ambitions de chacun semblaient plutôt assoupies qu'entièrement satisfaites; mais la mise à profit des avantages obtenus, et les préparatifs mêmes que chaque nation devait faire pour se trouver en bonne posture le jour où l'on voudrait revenir au jeu d'une façon plus sérieuse, paraissaient devoir laisser un répit de quelques années. La Russie construisait son chemin de fer qui, malgré toute la diligence apportée à son exécution, ne devait atteindre le fleuve Amour qu'à la fin de 1899 et le Pacifique au plus tôt vers 1903 ou 1904. Le Japon, tout en s'attelant à la tâche ardue d'établir l'ordre à Formose, s'armait jusqu'aux dents : pour être prêt à une lutte avec la Russie, qu'il croyait inévitable tout en la redoutant, il doublait son armée, faisait construire en Europe et en Amérique une flotte de premier ordre, qui devait lui assurer la suprématie maritime sur les côtes de Chine, mais ne pouvait être achevée aussi que vers 1904 ou 1905. La France pacifiait définitivement le Tonkin et se mettait en devoir d'étudier le tracé des chemins de fer qu'on lui avait concédés. L'Angleterre poussait en avant ses voies ferrées de Birmanie, envoyait ses vapeurs dans la rivière de l'Ouest; ses capitaux, unis à ceux de

l'Allemagne et de l'Amérique, avaient la plus large part dans le mouvement industriel, qui s'était créé à Shanghaï et semblait devoir s'étendre à d'autres ports, à la suite du traité de Shimonosaki.

La Chine elle-même profitait du répit qui lui était laissé pour s'assoupir de nouveau. Elle n'avait rien appris et rien oublié. Quand son principal homme d'État, Li-Hung-Chang, avait été envoyé en Europe et en Amérique, en 1896, ce n'était pas seulement parce qu'il se trouvait mieux préparé qu'aucun autre, par sa longue fréquentation des étrangers, à comprendre ce qu'il verrait et à traiter avec eux, c'était aussi, surtout peut-être, parce qu'il était disgracié. On offrit, dit-on, cette mission au prince Kong ou au prince Ching, oncles de l'Empereur : « Eh! qu'avons-nous donc fait, se seraient écriés ces hauts personnages, pour qu'on nous inflige cette humiliation, de nous envoyer parmi les barbares? » Le voyage de Li-Hung-Chang était donc une punition de plus ajoutée à la perte de sa plume de paon et de sa jaquette jaune. Si ses observations l'ont confirmé dans les idées progressives qu'on lui prêtait, et qui ne l'ont jamais été que d'une façon toute relative, son influence a incontestablement diminué et, à travers les vicissitudes de rentrées en grâce et de privations de fonction qui ont signalé sa carrière depuis son retour en Chine, il n'a pu exercer assez d'action pour vaincre les préjugés de la cour et de l'immense majorité des lettrés.

Tout ce qu'on accorda au progrès, ce fut de faire construire par des ingénieurs anglais et américains le chemin de fer de Tien-tsin à Pékin, de prolonger un peu au delà de la Grande Muraille celui qui, de Tien-tsin et de l'embouchure du Peï-ho, remonte vers le nord-est le long de la côte du Petchili, d'autoriser

en même temps le rétablissement de la petite ligne de Shanghaï à Woosung, son port en eau profonde. Exécutés près des endroits les plus fréquentés par les Européens, du plus grand port ouvert, où habitent la moitié des étrangers établis en Chine, et de la capitale, où résident les diplomates, ces travaux étaient bien choisis pour jeter de la poudre aux yeux : peut-être aussi avait-on voulu relier Pékin à la mer, qui est anglaise, en Extrême-Orient comme partout, pour faire pièce à la Russie, installée en Mandchourie. En outre, un chemin de fer bien plus étendu, de Pékin à Han-kéou, traversant, sur 1 000 à 1 200 kilomètres, le cœur même de la Chine, était en projet depuis 1889. Un directeur des chemins de fer, Sheng, avait été nommé pour s'en occuper et devait collaborer avec Li-Hung-Chang et avec son rival, le célèbre vice-roi de Han-kéou, Chang-Chi-Toung. Plus sérieusement progressif peut-être que Li-Hung-Chang, celui-ci paraissait réellement désireux de construire cette ligne. Mais il prétendait que tout le matériel en fût fabriqué en Chine et, à cet effet, il avait installé à Hanyang, à côté d'Han-kéou et de sa capitale Wou-tchang — trois cités qui ne forment en réalité qu'une seule et immense ville, — une grande usine métallurgique qui ne devait pas être avant bien des années en état de livrer les fournitures nécessaires. Après la guerre, les efforts réunis des ministres de France et de Belgique avaient obtenu qu'un syndicat financier franco-belge serait chargé de construire la ligne pour le gouvernement chinois et de l'exploiter ensuite; mais des obstacles surgissaient sans cesse et, bien que l'administration chinoise eût commencé les travaux du côté de Pékin, tout se trouvait arrêté, à l'automne de 1897, par suite de difficultés dans l'in-

terprétation de certaines clauses du contrat. C'était toujours, dans la question des chemins de fer, comme dans celle des douanes intérieures, comme partout, la même politique de moyens dilatoires et de faux-fuyants. Aucun pas n'avait été fait vers aucune réforme administrative, militaire ou autre.

Momentanément satisfaits des droits récemment obtenus, les étrangers n'élevaient cependant pas de nouvelles prétentions. Tout était au calme à Pékin, et l'on ne paraissait pas prévoir qu'il dût se passer aucun événement grave en Extrême-Orient avant que l'achèvement du Transsibérien déterminât un pas en avant des Russes, lorsque tout à coup, au mois de novembre 1897, le monde apprit avec surprise que l'Allemagne venait de débarquer un détachement de marins sur les côtes de la baie de Kiao-tchéou, dans la presqu'île du Chan-toung : le motif avoué de cet acte était de prendre un gage pour presser la marche de négociations qui étaient engagées dès longtemps à Pékin, à la suite de l'assassinat de deux missionnaires, et qui traînaient en longueur, comme d'usage. Tout d'abord on n'attacha peut-être pas à ce coup de force toute l'importance qu'il méritait. On voulut même, un instant, n'y voir qu'un ingénieux artifice de l'empereur allemand pour démontrer l'utilité d'une marine et obtenir du Reichstag le vote des crédits destinés à l'augmentation de la flotte. Mais, lorsque Guillaume II envoya en Extrême-Orient son propre frère à la tête d'une escadre, en l'invitant, lors du départ, à y faire sentir au besoin sa « dextre gantée de fer », on dut bien se convaincre que l'occupation de Kiao-tchéou était définitive et que l'Allemagne se payait enfin, plus tardivement, mais avec moins de ménagements que ses alliés, des services qu'elle avait

rendus à la Chine en 1895. Elle n'avait mis sans doute si longtemps à agir que parce qu'elle hésitait entre divers points pour le choix de la station navale qu'elle désirait établir en Extrême-Orient.

Si le débarquement de Kiao-tchéou était un acte mûrement réfléchi, il ne semble point, en revanche, que le cabinet de Berlin se fût préoccupé de s'assurer auparavant l'assentiment des autres puissances. On s'est demandé si la Russie elle-même, qui avait eu des visées sur cette baie, où son escadre d'Extrême-Orient avait hiverné en 1896-97, avait été prise au dépourvu. Il semble aujourd'hui qu'elle ait été prévenue, nous ne disons pas consultée, peu de temps à l'avance. Quant à l'Angleterre, elle fut mise en présence du fait accompli, et l'opinion britannique en conçut d'abord une violente colère. Quoique l'Allemagne eût paru se détacher peu à peu du groupement franco-russe pour se rapprocher de la Grande-Bretagne; quoique les banques anglaises et allemandes se fussent chargées de concert du placement en Europe d'un second emprunt chinois de 400 millions de francs, en 1897; quoique les capitaux des deux pays se soient assez souvent associés en Chine, la cordialité est tout à fait étrangère aux relations entre les sujets de la reine et ceux de son petit-fils en Extrême-Orient. Dès que l'occupation de Kiao-tchéou fut connue, ce fut dans la presse britannique de toutes les latitudes une explosion d'invectives, bientôt suivie d'un torrent de plaisanteries, lorsque Guillaume II porta à son frère, partant pour les mers de Chine, des toasts un peu trop solennellement dramatiques pour les circonstances. Les mésaventures du prince Henri de Prusse, arrêté en route par divers incidents et constamment obligé de faire

du charbon dans des ports anglais, provoquèrent encore toutes sortes de commentaires ironiques.

Ce qui inquiétait les Anglais, ce n'était pas seulement l'action même de l'Allemagne, c'était la crainte que l'Empire des Tsars n'en profitât pour faire de son côté un nouveau pas en avant dans la Chine du Nord. S'ils semblaient prendre leur parti de voir la Russie occuper un mouillage libre de glaces en toute saison, ils n'auraient pas voulu qu'elle pût, de là, exercer une action trop directe sur la capitale du Céleste Empire; ils prétendaient aussi qu'un port de ce genre fût librement ouvert au commerce de toutes les nations, comme leur Hong-Kong ou l'un quelconque des ports de traité. Aussi, tandis que, dès les premiers jours de 1898, M. Balfour invitait presque les Russes à s'assurer une issue sur la mer libre, un autre ministre de la reine, sir Michael Hicks-Beach, déclarait, quelques jours après, aux applaudissements de toute la presse, que le gouvernement britannique « était absolument déterminé, à quelque prix que ce fût, même au risque d'une guerre, à ne pas se laisser fermer la porte (en Chine) ». Pour s'opposer aux empiétements de la Russie, la Grande-Bretagne prenait les devants et, s'appropriant la politique financière qui avait si bien réussi au tsar, elle offrait à la Chine de lui prêter directement, par un contrat de gouvernement à gouvernement, les 400 millions de francs dont le Fils du Ciel avait encore besoin. Ce dernier venu des trois grands emprunts chinois était le moins bien garanti; les recettes des douanes ne suffisaient plus à en assurer les intérêts; et c'était par conséquent celui qui devait donner au prêteur le plus d'occasions de s'immiscer dans l'administration intérieure et d'exercer une pression politique à Pékin.

Parmi les conditions mises à ce prêt se trouvait l'adjonction à la liste des ports ouverts de Talien-wan, dans la presqu'île du Liao-toung, que la Russie convoitait. En l'ouvrant ainsi au commerce de toutes les puissances, on en rendait beaucoup plus difficile l'accaparement par l'une d'entre elles.

C'était certes fort bien joué, mais il aurait fallu disposer de la force nécessaire pour imposer à la Chine l'acceptation de ces conditions. Or la saison était peu propice : en hiver, où le Petchili est gelé, la Russie est toujours plus puissante à Pékin que l'Angleterre. On le vit cette fois encore. Devant les menaces de M. Pavlof, chargé d'affaires de Russie, le Tsong-li-Yamen n'osa se rendre aux demandes de sir Claude Macdonald, ministre d'Angleterre, pourtant énergiquement présentées. L'emprunt direct ne fut pas conclu, Talien-wan ne fut pas ouvert, et la Grande-Bretagne dut se contenter d'un accord, conclu à la fin de février 1898, en vertu duquel elle obtenait cependant encore d'importantes concessions. Les navires à vapeur européens pourraient, à partir de juin 1898, naviguer sur tous les cours d'eau de l'empire; aucune partie du bassin du Yang-tsé-Kiang ne serait jamais cédée ni donnée à bail à une puissance étrangère; un port serait ouvert dans la province du Hounan; le poste d'inspecteur général des douanes demeurerait réservé à un sujet britannique aussi longtemps que le commerce britannique occuperait le premier rang dans les échanges extérieurs de la Chine. La valeur de ces engagements ressort de leur énoncé même et du fait que le bassin du Yang-tsé est la partie la plus riche et la plus peuplée de l'Empire du Milieu. Comme commentaire à cet accord, la Chambre des Communes inscrivait en mars dans

l'adresse au trône « qu'il était d'une importance vitale pour le commerce et l'influence britanniques que l'indépendance de la Chine fût respectée »; et, au cours de la discussion, M. Curzon, sous-secrétaire d'État aux Affaires étrangères, déclarait : en premier lieu, que l'Angleterre était opposée à toute attaque contre l'indépendance ou l'intégrité de l'Empire du Milieu ; en second lieu, qu'elle résisterait à toute tentative de fermer un port chinois à son commerce alors qu'il resterait ou deviendrait ouvert au commerce d'une autre nation; enfin, qu'elle était déterminée à maintenir dans leur entier tous les droits qu'elle tenait du traité de Tien-tsin en 1858. C'était l'énoncé de la fameuse politique dite *de la porte ouverte*.

Cependant l'Allemagne faisait ratifier par la Chine, dans ce même mois de mars, son occupation de Kiao-tchéou, qui lui était donné à bail pour quatre-vingt-dix-neuf ans, et qu'elle s'empressait, il est vrai, de déclarer port franc. Un réseau étendu de chemins de fer lui était en même temps concédé dans le Chan-toung, où elle se constituait une *sphère d'intérêts*, prétendant sans ambages pour ses nationaux à un droit de préemption sur toutes les concessions de voies ferrées ou de mines que le gouvernement chinois pourrait accorder dans cette province.

La Russie, de son côté, instruite par l'expérience des négociations anglo-chinoises, s'était rendu compte qu'en retardant davantage l'occupation de la presqu'île du Liao-toung, elle risquerait, sinon d'y être devancée par une rivale, du moins de laisser s'y créer des intérêts internationaux qui rendraient plus difficile l'exécution de ses projets. Elle n'hésita donc plus à agir rapidement et, le 27 mars, elle arracha à

la Chine la signature d'une convention qui lui cédait à bail Port-Arthur et Talien-wan et l'autorisait à construire un embranchement reliant ces ports au chemin de fer de l'Est-Chinois. Elle était donc arrivée à ses fins. Le Transsibérien avait un terminus sur la mer libre, et, de l'entrée du golfe du Petchili, elle pouvait menacer Pékin. On crut un moment que la lutte si longtemps différée de la Baleine et de l'Éléphant allait éclater cette fois.

Deux navires anglais étaient mouillés à Port-Arthur quand ce point fut cédé à la Russie; ils en partirent; mais, le 29 mars, la formidable escadre britannique d'Extrême-Orient, énormément renforcée pendant tout l'hiver, se mobilisait, et une partie remontait vers le nord, tandis qu'une autre se tenait vers l'embouchure du Yang-tsé, prête à occuper, disait-on, les îles Chousan qui commandent l'entrée du fleuve. Toutefois la Russie se montra prudente : pour ne pas jeter complètement le redoutable appoint du Japon du côté de l'Angleterre, elle avait déclaré, le 18 mars, renoncer à toute intervention active en Corée, et laisser le champ libre en ce pays, sinon à l'action politique, du moins aux intérêts économiques de l'Empire du Soleil-Levant. Le conflit violent fut évité, mais l'opposition irréductible des intérêts russes et anglais, jointe à l'accumulation, dans les mers de Chine, de navires de guerre de toutes nations envoyés là en hâte depuis l'affaire de Kiao-tchéou, maintint un sentiment d'inquiétude trop justifiée, et l'irritation resta grande dans le public anglais.

Elle s'accrut encore par la conclusion en avril d'un accord franco-chinois, bien anodin pourtant. Restant, selon notre politique habituelle, confinés dans les régions pauvres du sud, nous obtenions de la Chine

l'engagement de n'aliéner d'aucune manière les territoires compris dans les trois provinces limitrophes du Tonkin, et de ne jamais céder à aucune puissance autre que la France l'île d'Haïnan; la concession renouvelée du chemin de fer du Yunnan; enfin, la cession à bail emphytéotique de la baie de Kouang-tchéou-Wan, située sur la côte orientale de la presqu'île de Leï-tchéou qui s'avance en face d'Haïnan. En outre, le gouvernement chinois s'engageait à nommer un Français directeur général des postes. Ceci était une réponse à la promesse obtenue par l'Angleterre relativement au directeur général des douanes; elle aurait pu nous être utile en nous donnant la haute main sur les télégraphes du Céleste Empire qui relient, par une voie indépendante des câbles britanniques, nos lignes d'Indo-Chine aux lignes russes de Sibérie et par là à la métropole elle-même. Malgré cet intérêt politique évident, on n'a malheureusement pas tenu la main à son exécution : aucun directeur des postes n'a encore été nommé, et ce service reste encore annexé à celui des douanes, dont l'Anglais sir Robert Hart est et demeure le chef.

Des autres concessions par nous obtenues, il ne semble pas que l'Angleterre ou aucune autre puissance eût beaucoup à s'alarmer : Haïnan peut avoir quelque importance à notre point de vue, car nous ne saurions évidemment admettre l'installation d'autres que nous à l'entrée du golfe du Tonkin. Quant à la baie de Kouang-tchéou, mouillage passable, mais d'entrée difficile, elle n'étend pas notre sphère d'action, elle nous laisse confinés dans l'extrême-sud. Elle ne nous a rapporté jusqu'ici que des ennuis et ce n'est point là assurément un de ces points stratégiques de première importance d'où nous puissions

menacer la situation de nos rivaux dans les mers de Chine, et exercer une action sur un point vital du Céleste Empire.

Autrement importantes étaient les cessions de territoire faites bientôt après à la Grande-Bretagne, en compensation de l'occupation des ports du Liao-toung par les Russes. Ce n'est pas que l'étendue en fût considérable : Weï-haï-Weï et une petite banlieue, dans le Chan-toung; mille kilomètres carrés dans la péninsule de Kowloun, en face de Hong-Kong; le tout, bien entendu, loué pour quatre-vingt-dix-neuf ans, suivant l'euphémisme à la mode. Seulement la valeur stratégique en était de premier ordre. Dans la presqu'île de Kowloun, où les Anglais n'avaient jusqu'à présent qu'une petite lisière dominée par les collines du territoire chinois, ils entraient en possession de toutes les hauteurs et de toutes les baies nécessaires pour mettre le port de Hong-Kong à l'abri de toute attaque et en permettre l'extension. D'autre part, Weï-haï-Weï leur donnait ce qu'ils convoitaient depuis longtemps, un point d'appui naval dans le nord des mers de Chine : quand leur escadre sera occupée dans ces parages, elle n'aura plus besoin de faire une traversée de quatre ou cinq jours pour venir se ravitailler ou se mettre à l'abri à Hong-Kong. En outre, Weï-haï-Weï, que l'on se met en devoir de fortifier, annule en partie Port-Arthur, le premier est presque en face du second, à une centaine de kilomètres seulement, et n'est guère plus éloigné de l'embouchure du Peï-ho; la supériorité que l'escadre britannique aura nécessairement pendant de bien longues années sur l'escadre russe, dans les mers de Chine comme ailleurs, lui permettra, avec ce point d'appui, d'interdire qu'aucune aide soit portée par

mer, si courte que soit la traversée, aux troupes russes qui pourraient opérer par terre dans le nord de la Chine; il leur sera même possible, par un rapide coup de main, de couper le chemin de fer entre Tien-tsin et la Grande Muraille.

Malgré tous ces avantages, l'insatiable public anglais ne s'est pas déclaré satisfait : la presse s'est plainte de ce que le gouvernement eût reconnu à l'Allemagne une sorte de situation privilégiée dans le Chan-toung, eût promis de ne pas porter atteinte à ses droits dans cette province, de ne pas bâtir de chemin de fer partant de Weï-haï-Weï, de considérer cette place comme une sorte de Gibraltar d'Extrême-Orient, sans prétentions commerciales : on admettait ainsi la formation d'une sorte de « sphère d'intérêts » germanique en contradiction avec la politique de « la porte ouverte ». Lorsque le Parlement anglais se sépara, en août, il n'avait pas discuté moins de huit fois la question chinoise, et le ministère Salisbury avait été amèrement attaqué, à plusieurs reprises, par ses propres partisans. L'intempérance oratoire de certains ministres, et notamment de M. Chamberlain, accusant nettement la Russie de mauvaise foi et déclarant qu'en traitant avec elle, il faut se souvenir du proverbe : « Qui soupe avec le diable doit se munir d'une longue cuiller », n'avait cependant pas peu contribué à surexciter l'opinion britannique. Pour la calmer un peu, le cabinet dut déclarer au Parlement que son ministre à Pékin avait été autorisé à informer le gouvernement chinois que le gouvernement de Sa Majesté Britannique lui donnerait son appui pour l'aider à résister à toute puissance qui commettrait un acte d'agression contre la Chine sous prétexte que celle-

ci « aurait accordé à un sujet britannique la concession d'une voie ferrée ou de tous autres travaux publics ».

C'était le retour à la politique de la porte ouverte, à laquelle l'Angleterre tient par-dessus tout. Elle se refuse à admettre qu'il soit donné à une puissance quelconque des privilèges commerciaux ou des droits de préférence pour les travaux publics à exécuter, qu'il soit constitué en un mot des sphères d'intérêts. De pareilles stipulations sont, en effet, directement contraires aux traités, mais ce n'est guère que par la force, ou par la menace d'en user, qu'on peut aujourd'hui faire respecter les engagements les plus solennels. L'Angleterre elle-même a dû admettre la sphère d'intérêts allemande du Chan-toung. Au mois d'août et de septembre 1898, on a pu craindre de nouveau qu'elle n'en vînt aux mains avec la Russie à propos de la porte ouverte et de l'affaire du chemin de fer de Shan-haï-Kwan à Newchwang, prolongement au delà de la Grande Muraille de la voie ferrée de Pékin-Tien-tsin-Shan-haï-Kwan. La principale banque anglaise d'Extrême-Orient, la *Hong-Kong and Shanghaï Banking Corporation*, devait la construire pour le gouvernement chinois et l'exploiter en conservant comme gage une première hypothèque sur la ligne. La Russie intervint et s'opposa à ce qu'aucune concession de chemin de fer fût donnée à d'autres qu'à des Russes au nord de la Grande Muraille. Après un moment très difficile, on aboutit à une transaction : la compagnie anglaise garda la concession, mais ne prit hypothèque que sur la ligne déjà construite Pékin-Shan-haï-Kwan, au sud de la Muraille.

Au milieu des âpres et inquiétantes rivalités dont nous venons de faire le récit, l'Europe n'en a pas

moins accompli à Pékin une œuvre considérable et sans précédent. Elle n'a pas seulement obtenu des concessions très avantageuses à son commerce, comme l'ouverture à la navigation de tous les cours d'eau dans les provinces où se trouvent des ports de traité, la remise de l'administration européenne des douanes de la perception des likins de la vallée du Yang-tsé, gage du troisième grand emprunt de 400 millions. Elle a conquis le droit d'appliquer à la mise en valeur de quelques-unes des richesses de la Chine l'outillage perfectionné de la civilisation occidentale. Des Anglais vont exploiter les mines de houille et de fer du Chansi et du Honan, des Allemands, celles du Chan-toung, des Anglais et des Français, les gisements métalliques du Yunnan. Dix mille kilomètres de chemins de fer vont être construits non seulement aux extrémités de l'Empire. dans les steppes de la Mandchourie et sur les plateaux limitrophes de l'Indo-Chine, mais dans les plus peuplées des provinces centrales et orientales, de Pékin à Han-kéou et Canton, de Tien-tsin au bas Yang-tsé, dans le Chan-toung et autour de Shanghaï, reliant les villes de plusieurs centaines de mille et même de plus d'un million d'habitants, à travers des pays deux fois plus peuplés en moyenne que la France.

CHAPITRE XI

L'avenir de la Chine. — Le maintien ou le partage du Céleste Empire.

Nécessité de procéder graduellement dans l'introduction du progrès en Chine, si l'on veut éviter l'effondrement du Céleste Empire. — Faiblesse du gouvernement de Pékin; factions qui se disputent le pouvoir; l'empereur et le réformateur Kang-You-Weï, l'Impératrice Mère et Li-Hung-Chang; révolution de palais de septembre 1898. — Énormes difficultés pour le Céleste Empire de se réformer de lui-même; petit nombre des progressistes; différences entre la Chine d'aujourd'hui et le Japon de 1868; obstacles qui s'opposent à ce qu'elle suive l'exemple de ce dernier. — Éventualité d'un partage. — Les copartageants éventuels; leurs intérêts actuels et leurs prétentions en Chine : la Grande-Bretagne, les États-Unis, le Japon, partisans de la porte ouverte; l'Allemagne, la Russie, la France. — Dangers de tout sorte d'un partage; difficultés de l'opérer pacifiquement, et de faire gouverner par des Européens des centaines de millions de Chinois; anarchie qui pourrait en résulter. — Services que peut rendre encore le gouvernement indigène en forçant à ménager les transitions. — Possibilité de convertir le peuple au progrès matériel.

« Toutes les fois que les os de la Chine sont secoués — et ils ne l'ont jamais été aussi vigoureusement qu'à présent, — dit une feuille spéciale anglaise, un accroissement du commerce s'ensuit. » Rien n'est plus exact, et pourtant il serait peut-être prudent de ne pas secouer trop violemment, trop

longuement, ni trop souvent ce vieux squelette, si on ne veut le voir s'affaisser et se briser. La Chine est une sorte d'État amorphe, dont les diverses parties sont unies par des liens que nous connaissons mal, mais qui sont assez lâches; la principale force de cohésion réside dans la tradition et dans l'existence de la classe gouvernante des lettrés, recrutée dans tout l'empire au sein même du peuple. D'autre part, des germes sérieux de désaffection existent : la dynastie actuelle est une dynastie étrangère, que la terrible insurrection des Taïpings, réprimée seulement avec l'aide des Européens, a mise au milieu du siècle à deux doigts de sa perte, et des descendants de l'ancienne dynastie nationale des Ming subsistent encore. De plus l'accession au trône de l'empereur actuel paraît être, selon les idées chinoises, entachée d'irrégularité; le pays est rongée de sociétés secrètes, dont un grand nombre ont pour but un changement de l'ordre établi. Sans doute le peuple est profondément indifférent à la politique; il se montrerait même rarement hostile à l'endroit des étrangers, pour peu que ceux-ci fussent prudents, s'il n'était poussé par des lettrés fanatiques ou mécontents; toujours est-il pourtant qu'il obéit facilement à ces excitateurs. Or, dans tout chef-lieu de district, dans toute préfecture ou sous-préfecture, il se trouve toujours une masse de lettrés sans place, aigris et faméliques, exerçant souvent pour vivre les métiers les plus humbles, intimement mêlés à la vie du peuple, mais profondément respectés de lui et prêts à susciter des troubles contre les Européens et tout ce qui vient d'eux.

Le gouvernement de Pékin est aujourd'hui trop con vaincu de sa faiblesse extérieure pour résister ouverte-

ment à aucune demande des puissances. Mais, si on le presse trop, si on l'oblige à introduire ou à laisser introduire trop vite et partout à la fois des innovations de toute sorte, on risque de soulever contre lui l'opinion à peu près unanime des lettrés, qui sentent, non sans raison, une menace pour leurs privilèges dans toute extension de l'influence européenne; de voir même une résistance active s'organiser surtout dans les provinces du Centre et du Sud, moins aveulies que celles du Nord; et de provoquer ainsi, pour peu qu'il se trouve quelques chefs, une désagrégation complète du Céleste Empire. Déjà des troubles se sont fait sentir dans le Setchouen, et même plus à l'est dans la moyenne vallée du Yang-tsé. Une insurrection assez sérieuse paraissait avoir éclaté l'été de 1898 dans le Kouang-si et le Kouang-toung; sans doute on en a appris la répression, mais une répression, en Chine, est plus tôt annoncée qu'achevée. Nous savons bien, d'autre part, que les troubles locaux sont chroniques dans cet empire peu gouverné, et qu'ils risquent souvent d'être transformés et grossis par les dépêches qui nous arrivent : il est certain, néanmoins, que les éléments de désordre sont surexcités aujourd'hui.

A Pékin même, des factions rivales se disputent le pouvoir : les événements qui s'y sont déroulés au mois de septembre 1898 sont encore mal connus et ne le seront sans doute jamais bien : qui pourrait raconter avec certitude les drames et les comédies qui se jouent entre les murs de la Ville Violette?

Toujours est-il que l'empereur Kouang-Sou, jeune homme de vingt-cinq ans, au corps débile, et qu'on disait, peut-être à tort, d'esprit faible, avait été gagné complètement à la cause des réformes par un lettré

cantonais de la nouvelle école, Kang-You-Weï; et, procédant avec tout le zèle d'un néophyte, il avait lancé durant l'été une série d'édits absolument révolutionnaires. On a prétendu qu'il avait été jusqu'à revêtir un costume européen; il aurait aussi formé le projet de se rendre en personne au Japon pour y étudier la transformation accomplie depuis trente ans. Le parti réformateur avait certainement des sympathies japonaises, des sympathies anglaises aussi : ce fut à la légation du Japon que son chef Kang-You-Weï passa sa dernière nuit à Pékin ; toutefois le marquis Ito, l'homme d'État japonais bien connu, semble avoir blâmé la précipitation des novateurs, qui auraient prétendu faire en quelques semaines ce que l'extraordinaire Empire du Soleil-Levant lui-même avait mis plus d'un quart de siècle à achever.

Une pareille tentative ne pouvait qu'échouer : elle lésait trop de préjugés, trop d'intérêts et de trop puissants personnages : la plupart des fonctionnaires mandchoux, ainsi que Li-Hung-Chang, qui venait d'être disgracié, et l'impératrice douairière y étaient opposés. Cette dernière, que l'empereur — qui est son neveu et non son fils — prétendit même faire arrêter, résolut de prendre les devants. La grande majorité des mandarins étant, au fond, hostile au mouvement, elle se procura sans peine les instruments qui lui étaient nécessaires. L'empereur se trouva un jour prisonnier dans son palais, dut faire amende honorable, et signer un édit qui remettait entièrement le gouvernement aux mains de l'impératrice douairière. Li-Hung-Chang et tous les mandarins de la vieille école revinrent au pouvoir; Kang-You-Weï put s'enfuir à bord d'un navire anglais,

beaucoup de ses collaborateurs furent décapités, d'autres exilés, et il ne resta bientôt plus trace de leur œuvre.

De cette imprudente tentative de réforme se dégagent plusieurs enseignements : elle a mis en évidence l'instabilité et la fragilité du gouvernement de Pékin, elle a révélé l'existence, parmi les lettrés, d'un certain parti réformateur, mais en même temps son impuissance; elle a accusé une fois de plus ce facteur dangereux de la situation en Extrême-Orient, l'irréductible différend entre l'Angleterre et la Russie. L'impératrice Tze-Hsi est, certes, une femme de tête; après avoir gouverné l'Empire d'abord officiellement comme régente, puis, depuis 1887, sous le nom de son neveu et avec le concours de Li-Hung-Chang, qu'on dit être son ancien amant, elle n'a pas voulu se laisser écarter du pouvoir. Son gouvernement a, certes, été néfaste pour la Chine; il a toujours été, il est resté essentiellement réactionnaire : un grand vice-roi du centre ne vient-il pas d'être réprimandé parce qu'il avait voulu réorganiser à l'européenne les troupes des provinces qu'il administrait? le Tsong-li-Yamen n'a-t-il pas été remanié de façon à y renforcer le parti le plus hostile aux innovations? des décrets restrictifs n'ont-ils pas été rendus en ce qui concerne notamment l'exploitation des mines? Bon ou mauvais cependant, le gouvernement de Tze-Hsi et de Li-Hung-Chang est encore un gouvernement. Mais l'une et l'autre sont âgés; qu'arrivera-t-il après eux? et quelles révolutions de palais ne peut-on pas prévoir même de leur vivant?

Le parti réformateur qui existe, et qui paraît avoir les sympathies de quelques hauts fonctionnaires, ne forme cependant, tout porte à le croire, qu'une très

faible partie de la classe mandarine. Toute la tourbe aigrie des lettrés sans place qui croupit dans les villes de l'intérieur et se trouve en contact direct avec le peuple, qu'elle mène, paraît, d'après les témoins les plus autorisés, demeurer étrangère à toute idée de progrès et reste convaincue de l'immense supériorité de la Chine sur les Barbares et de sa toute-puissance. N'ayant point, derrière eux, de force matérielle, on n'aperçoit pas comment la poignée des novateurs pourraient imposer leurs idées. Une révolution dans le genre de celle qui s'est faite au Japon en 1868 et a jeté ce pays dans la voie des réformes à outrance n'a aucune chance de se produire en Chine. Si elle y était tentée, elle ne pourrait aboutir qu'à un rapide échec, comme il est arrivé en 1898, ou bien à l'anarchie la plus complète et au démembrement de l'Empire.

La situation de la Chine d'aujourd'hui et celle du Japon d'il y a trente ans sont en effet complètement différentes. Tout d'abord la civilisation chinoise qu'il s'agissait de remplacer par la civilisation européenne n'était pas, au Japon, un produit national, mais une importation, vieille de douze siècles, sans doute, qui n'avait pas réussi, cependant, à imprégner ce pays au point de le figer comme la Chine, de lui faire abandonner ses institutions militaires et féodales; le mandarinat n'avait pu s'y installer; les classiques n'y étaient pas l'objet d'une vénération comparable à celle qu'ils inspirent en Chine. Bien au-dessus de la tradition de Confucius et des anciens sages se trouvait au Japon celle de l'empereur, de sa descendance divine, de la gloire et de l'indépendance nationales. Le premier but et le premier effet de la révolution de 1868 fut précisément de restaurer cet empereur

dans la plénitude de ses pouvoirs et ce résultat fut obtenu par l'union des principaux clans entre lesquels se partageait la nombreuse classe militaire héréditaire des samouraïs, unie dans un même sentiment de haine contre le shogounat. Si cette révolution a réussi, c'est qu'elle a été faite au nom de toutes les vieilles traditions du Japon, du pouvoir impérial absolu, de la féodalité, de la haine même des étrangers. Sans doute elle a abouti, presque du jour au lendemain, par un ensemble de causes que nous avons analysées, à la suppression du régime féodal et à l'introduction de la civilisation européenne. Mais ce n'est pas ainsi qu'elle avait d'abord été présentée au peuple et à la classe guerrière et si tous se sont ralliés ensuite aux innovations, c'est que le divin Empereur les a couvertes de son prestige, que le patriotisme en a fait comprendre l'utilité, qu'une forte armée enfin a toujours appuyé les novateurs et réprimé ou intimidé les partisans de la réaction, nombreux au début dans certaines provinces.

Tout ce qui favorisait les réformateurs japonais manque, au contraire, aux réformateurs chinois. Et d'abord les moyens matériels d'exécution font défaut : il n'y a pas, à Pékin, de force militaire qui leur soit dévouée et qui leur permette, après avoir saisi le pouvoir par un coup de main rapide, de s'y maintenir. L'initiative ne peut donc venir de la capitale; elle ne peut davantage venir des provinces : au lieu des *daïmios* japonais, chefs héréditaires, entourés de vassaux nombreux et fidèles, nous y trouvons des vice-rois, toujours étrangers par leur naissance au pays qu'ils administrent, surveillés, d'ailleurs, par des maréchaux tartares, n'ayant à leur disposition, en

guise d'armée, qu'un ramassis de malandrins sans discipline ni courage ; s'ils voulaient les transformer en troupes véritables, ce qui exigerait des années, la cour de Pékin, prévenue et méfiante, se hâterait de les destituer. Point d'esprit militaire, point de patriotisme qui puisse faire accepter à la classe dirigeante le sacrifice de ses privilèges ou le changement de ses habitudes pour le bien du pays. Par contre, un attachement invincible à une civilisation autochtone, vieille de plus de quatre mille ans, qui pénètre la vie du peuple jusque dans ses moindres détails, une vénération sans limite pour les ouvrages des vieux sages, l'admiration de tout ce qui est ancien, le dédain de tout ce qui est nouveau, la tradition de Confucius et l'attachement aux vieilles coutumes, mises au-dessus de l'obéissance à l'empereur lui-même, infiniment moins vénéré que le mikado au Japon, et surtout de l'amour de la Chine, qui n'est qu'un vain mot pour l'immense majorité des Chinois.

Une autre et grave différence entre la Chine de 1900 et le Japon de 1868, c'est que l'Europe d'il y a trente ans laissa ce dernier pays procéder à sa rapide révolution, sans s'en mêler, alors qu'aujourd'hui les puissances étrangères ne manqueraient pas d'intervenir dans l'état d'anarchie, tout au moins de guerre civile prolongée, où tout brusque essai de réformes plongerait le Céleste Empire. Déjà l'on a qualifié le parti de l'impératrice mère et de Li-Hung-Chang de parti russe, celui de l'empereur et de Kang-You-Weï de parti anglo-japonais. Peut-être y a-t-il là quelque exagération et ni l'un ni l'autre des deux camps n'était sans doute consciemment au service de telles ou telles puissances, encore que l'incorrup-

tibilité de Li-Hung-Chang soit fort sujette à caution. Mais il est certain, du moins, que les légations étrangères surveillaient jalousement les menées des diverses factions, qu'elles avaient chacune leurs favoris, que, depuis deux ans, toute disgrâce de Li-Hung-Chang a été considérée comme une victoire pour l'Angleterre et toute rentrée au pouvoir de l'ancien vice-roi de Petchili, comme un succès pour la Russie. Quoi de plus mauvais augure pour l'avenir d'un État que cette immixtion des étrangers dans ses affaires intérieures?

Sommes-nous donc destinés à assister bientôt au démembrement de l'Empire du Milieu? Personne ne le désire au fond : le partage de cette succession que guettent au moins cinq ou six héritiers ne se ferait pas aisément à l'amiable et les procès entre nations se règlent à coups de canon. Le continent européen tremble depuis vingt-cinq ans devant l'idée d'une guerre; quoi d'étonnant que le monde entier recule devant celle que provoquerait l'effondrement de la Chine et qui serait bien plus terrible encore, qui serait universelle, puisque la Grande-Bretagne, le Japon, les États-Unis y prendraient part, aussi bien que les pays continentaux! Et en admettant même qu'on parvînt à tout régler pacifiquement quel est le pays qui se sent prêt à gouverner quatre-vingts ou cent millions de Chinois? Peut-être dira-t-on qu'il suffira de ne pas trop les gouverner. Mais n'est-ce pas précisément ce qu'il y a de plus difficile à une administration européenne qui prétend toujours y regarder de près et procéder régulièrement? S'il existe aujourd'hui, en quelque coin de la Chine, quelques bandes de brigands, on ne s en occupe guère; lorsque ce coin sera devenu une colonie européenne, on voudra rétablir

l'ordre et, ce faisant, on provoquera peut-être une insurrection. L'introduction de nos méthodes européennes ne manquerait pas de troubler nombre de vieilles habitudes, de choquer beaucoup des idées traditionnelles auxquelles les Célestes sont si attachés. L'expérience est d'ailleurs là pour le démontrer : il faut beaucoup de doigté pour gouverner les Chinois ; on s'en aperçoit tous les jours à Hong-Kong et à Singapour ; les troubles sérieux qui ont éclaté dernièrement dans la concession française de Shang-haï à propos d'une opération de voirie entraînant le déplacement d'un sanctuaire montrent les conséquences que peut avoir une décision trop précipitée. Enfin, sur un théâtre plus vaste, les difficultés prolongées qu'ont éprouvées, pour pacifier des pays imbus de la civilisation chinoise, les Anglais en Birmanie, les Français au Tonkin, les Japonais à Formose, montrent à quelles résistances se heurterait chaque nation étrangère dans sa tranche de Chine.

D'autre part, chaque puissance, tout en reculant devant les redoutables conséquences d'un partage, craint, si elle ne se hâte de s'approprier ce qui lui convient, de voir un rival plus pressé se tailler la part du lion, et de se trouver ensuite dans une position moins favorable s'il faut, malgré tout, en venir un jour à un démembrement. C'est comme mesure préparatoire à un partage éventuel au moins autant que pour avoir dès aujourd'hui une situation privilégiée dans certaines régions, que l'on cherche à se tailler des sphères d'intérêts, à arracher à la Chine cet étrange engagement de ne céder à personne autre qu'à soi aucune portion du territoire dans telles ou telles provinces. Mais cette sorte de prise d'hypothèques est encore une source de conflits nouveaux

entre les divers pays qui ont des prétentions à une même région, comme entre les partisans des sphères d'intérêts ou d'influence et ceux de la porte ouverte.

Pour éclairer la politique des puissances dans cette Chine en laquelle elles voient surtout un grand marché à exploiter, il faut jeter un coup d'œil sur les intérêts économiques qu'elles y possèdent respectivement dès aujourd'hui. Dans le commerce extérieur de la Chine, qui s'est élevé, en 1897, à 366 millions de *taëls hai-kwan*, soit 1 360 millions de francs au change moyen de 3 fr. 75 le taël, c'est incontestablement l'Empire britannique qui occupe le premier rang : 236 934 000 taëls ou 885 millions de francs, soit plus des deux tiers de l'ensemble. Tel est le chiffre énorme que nous fournissent les statistiques des douanes impériales chinoises. Toutefois, s'il faut reconnaître la supériorité de l'Angleterre, il convient de ne pas l'exagérer : si nous décomposons, en effet, ce commerce prétendu britannique, nous voyons que 35 millions de taëls seulement se rapportent à la Grande-Bretagne elle-même, 33 millions et demi à ses diverses colonies autres que Hong-Kong, et 150 millions et demi à cette petite île de Hong-Kong, qui, avec ses 200 000 habitants, produit et consomme fort peu de chose, mais n'est qu'un point de transit, un centre collecteur et distributeur des importations et des exportations d'une grande partie de la Chine, notamment du sud. Or, tout ce qui est importé à Hong-Kong d'un pays étranger, Allemagne, États-Unis, Russie, par exemple, pour passer de là dans le Céleste Empire; tout ce qui est exporté de cet Empire pour être dirigé par la voie de Hong-Kong sur un pays étranger est compté comme commerce de la

Chine avec Hong-Kong et figure dans les 885 millions de francs de commerce britannique, le véritable pays exportateur ou importateur disparaissant. Bien plus, de très notables échanges entre le nord et le sud de la Chine se font en transitant par Hong-Kong et voilà le commerce pseudo-britannique encore artificiellement enflé. Si l'île de Hong-Kong avait des statistiques douanières il serait aisé de se rendre compte des provenances et des destinations réelles des marchandises qui y passent, mais il n'en existe pas. Il faut donc se reporter, soit aux statistiques des divers pays d'Europe et d'Amérique, soit aux statistiques de détail des douanes chinoises elles-mêmes qui rectifient souvent leurs chiffres d'ensemble : c'est ainsi qu'elles signalent l'entrée en Chine de 4 618 000 taëls de pétrole russe alors que les importations de Russie par mer ne sont estimées qu'à 3 234 000 taëls en tout. C'est Hong-Kong qui est responsable de la différence. Une comparaison des statistiques douanières chinoises avec celles de l'Allemagne, des États-Unis, de l'Indo-Chine française et autres pays conduit à admettre que les trois cinquièmes au plus du commerce de Hong-Kong reviennent réellement à l'Empire Britannique, ce qui laisse encore à celui-ci 175 à 180 millions de taëls, soit 45 à 50 pour 100 de l'ensemble du commerce du Céleste Empire. A l'importation surtout les Anglais règnent en maîtres : ils en détiennent plus des trois quarts, dominant absolument le marché pour les deux principaux articles, l'opium et les cotonnades. En outre, leur pavillon représente 65 pour 100 du tonnage total entrant dans les ports chinois; sur 636 maisons de commerce étrangères, établies dans les ports ouverts, 374 sont anglaises; sur 11 600 étrangers, 5 000 sont des sujets britan-

niques. Enfin l'anglais est la langue franque de tous les ports d'Extrême-Orient. Il faut reconnaître que la Grande-Bretagne a de tels intérêts à défendre en cette partie du globe qu'elle a le droit d'y parler haut.

Lorsqu'elle réclame que la porte lui reste ouverte dans tout le Céleste Empire, il ne faut donc pas s'étonner; y cherche-t-elle des territoires? Elle a paru sacrifier aussi à la théorie des sphères d'intérêts en exigeant de la Chine l'engagement de ne rien céder de la vallée ou du bassin du Yang-tsé, et les jingos anglais rêvent de voir leur pays maître, non pas seulement du Cap au Caire, mais du Caire à Shanghaï : les côtes de l'Arabie et du golfe Persique, lisais-je dans un journal britannique, ne sont-elles pas déjà moralement soumises à notre protectorat? Lorsque, par delà l'Inde et la Birmanie, nous aurons acquis la vallée du Yang-tsé, qui nous empêchera de lancer un chemin de fer, rival du Transsibérien, des bouches du Nil à celles du fleuve Bleu? Quoiqu'il ne faille plus compter beaucoup aujourd'hui sur la sagesse et le sang-froid des Anglais, leurs hommes d'État semblent encore sentir le danger d'un si beau rêve; ils savent que le péril de l'Empire britannique, c'est sa grandeur et son étendue mêmes. La majorité des Anglais seront sans doute satisfaits s'il leur est permis de placer leurs capitaux et de commercer sur un pied d'égalité dans tout le Céleste Empire, et si des empiétements territoriaux d'autres puissances ne viennent pas leur faire craindre l'établissement d'un tarif protectionniste. On peut espérer que la Grande-Bretagne, munie maintenant de tous les points d'appui qu'elle peut désirer pour ses forces navales et ayant obtenu de nombreuses concessions

commerciales, sera contente de son lot et ne songera pas à s'attaquer à l'indépendance de la Chine, mais plutôt à en relever les forces.

Après l'Angleterre, les États-Unis sont le pays qui fait le plus d'échanges avec la Chine : ils ne figurent que pour 30 millions de taëls dans les statistiques des douanes chinoises; mais leurs propres publications officielles accusent 196 millions de francs. Le pétrole et les cotonnades forment les principaux articles de ce commerce, qui ne peut manquer de s'accroître énormément à l'avenir, à mesure que l'Empire du Milieu aura besoin de plus de machines qu'on fabrique aujourd'hui à meilleur compte en Amérique que partout ailleurs; 32 maisons de commerce, 1564 nationaux représentent les États-Unis en Chine. Leur marine marchande est insignifiante. Mais passés maintenant au rang de puissance mondiale, installés aux Philippines, ils la développeront; ils aspirent à être un jour les maîtres du Pacifique et ils surveillent d'un œil jaloux tout ce qui se passe en Extrême-Orient. Si protectionnistes qu'ils soient chez eux, ils sont des partisans déterminés de la porte ouverte sur ce marché dont leur esprit d'entreprise espère à juste titre conquérir une grande partie. Déjà un refroidissement se fait sentir dans leur amitié avec la Russie. Ils se sont fait garantir (janvier 1900) par toutes les puissances qu'il ne serait pas établi de tarifs différentiels dans les sphères d'influence du territoire pris à bail.

Le Japon vient au troisième rang, avec un commerce rapidement croissant qui, en 1897, atteignait 39 millions de taëls ou 142 millions de francs; ses filés de coton tendent à l'emporter non seulement

sur les filés anglais, mais sur les filés indiens; 700 de ses nationaux vivent dans les ports. Le Céleste Empire n'a pas aujourd'hui d'amis plus dévoués. Les journaux japonais sont remplis d'articles où ils comparent la situation des deux pays à celle de la Prusse et de l'Autriche après Sadowa, et prêchent la réconciliation et une étroite alliance, déjà rêvée dès le lendemain de la guerre. Il semble que les hommes d'État s'y appliquent aussi. Plusieurs parmi les plus en vue d'entre eux, le marquis Ito, quatre fois premier ministre, le prince Konoye, président de la Chambre des Pairs, ont voyagé en Chine et séjourné à Pékin en 1898 et 1899. D'après divers symptômes, leurs ouvertures n'auraient pas été tout à fait infructueuses; le gouvernement de l'Impératrice Mère ne paraît pas avoir gardé rancune aux Japonais de leurs sympathies pour le réformateur Kang-You-Weï et sans doute cherche-t-il aussi un appui pour se soustraire à la domination trop exclusive de la Russie. Si cette dernière est la puissance la plus crainte à Pékin, il semble que le Japon soit actuellement la mieux vue, celle dont les conseils sont le plus écoutés, celle qui pourrait le mieux servir d'intermédiaire pour l'introduction de quelques progrès en Chine. On lui demande des instructeurs pour l'armée; le vice-roi Chang-Chi-Toung lui emprunte de l'argent et des ingénieurs pour réorganiser sa fonderie d'Hanyang. L'établissement d'une alliance formelle sera sans doute empêché par la crainte de la Russie et il est fort possible que la Chine ne la désire pas bien sincèrement; au fond, on doit continuer à Pékin à mépriser les Japonais comme les Européens, tout en préférant peut-être les premiers. Mais assurément les relations sont

meilleures entre Pékin et Tokio qu'elles n'ont jamais été avant la guerre. Parmi les puissances occidentales, l'Angleterre a toutes les préférences des sujets du mikado quoiqu'ils s'en méfient un peu; contre la Russie ils ont conservé un violent ressentiment, quoiqu'un faible parti préconise une entente avec elle. Eux aussi ont besoin de la porte ouverte, puisque la Chine est le seul débouché de leur jeune et déjà grande industrie cotonnière.

Ces trois nations : Angleterre, États-Unis, Japon, forment le groupe des partisans sans restriction de la porte ouverte. La presse britannique a souvent préconisé une alliance entre elles; il faut reconnaître qu'elle est assez conforme à la nature des choses et que, même bornée à l'Angleterre et au Japon, elle serait formidable en Extrême-Orient. La flotte japonaise est excellente et, quoi qu'on puisse penser de l'habileté des marins du mikado, il est certain que, jointe à la flotte britannique, sous le commandement d'un amiral anglais, elle ferait place nette dans les mers de Chine et qu'il serait aisé ensuite de débarquer une armée de cent, même de deux cent mille hommes, auxquels, de l'avis des officiers russes eux-mêmes, les troupes russes d'Extrême-Orient auraient peine à résister. Peut-être la Russie a-t-elle trop et trop tôt poussé l'Empire du Soleil-Levant dans les bras de l'Angleterre.

L'Allemagne qui, d'après ses propres statistiques, fait avec la Chine un commerce de 85 millions dont 58 millions d'importations en Chine, qui compte 104 maisons de commerce au lieu de 78 en 1892, qui a 870 de ses nationaux dans les ports de traités, a partagé ses préférences entre les sphères d'influence et la porte ouverte. Si elle s'est réservé un droit de

préférence sur tous les travaux publics à faire dans le Chan-toung, elle a un peu calmé les Anglais en faisant de Kiao-tchéou un port franc. Malgré l'antipathie qui existe au fond entre les deux nations, malgré les progrès du commerce allemand aux dépens souvent du commerce britannique, grâce à plus de souplesse, à plus d'obligeance, à plus d'activité aussi de ses négociants, une grande amélioration a eu lieu depuis la fin de 1898 dans les relations des deux gouvernements, et l'Allemagne paraît s'être tout à fait détournée en Extrême-Orient du groupement franco-russe, pour se rallier à la politique anglaise. Une seule province de Chine ne suffit pas à sa débordante activité et elle craint de voir le protectionnisme lui fermer les portes ailleurs.

Nous arrivons à la Russie. Le mouvement total de ses échanges avec le Céleste Empire n'atteint que 20 à 21 millions de taëls, 75 à 79 millions de francs, dont la moitié se fait par terre, par la voie de Sibérie : du pétrole à l'importation, du thé à l'exportation en sont les deux grands éléments. Elle compte très peu de nationaux en Chine, et ils sont presque tous établis dans le seul port de Hankéou. Ses visées sont avant tout politiques, et il est bien probable que son tarif protecteur suivrait l'accroissement de son territoire. Maîtresse dès aujourd'hui de la Mandchourie, elle a fixé officiellement, lors de l'affaire du chemin de fer de Newchwang, les limites méridionales de sa sphère d'influence à la Grande Muraille. Or, ce qui s'étend au nord est très vaste, mais en partie désert. Toutefois ces limites sont sans doute provisoires, et peut-être les aspirations russes n'en ont-elles en réalité aucune; mais, avant de se dévoiler, elles attendent l'achèvement du Transsibérien. Jusque-là, l'Empire

des Tsars, malgré les 60 à 80000 hommes qu'il a massés déjà entre l'Amour, la Corée et le Petchili, ne paraît pas se sentir assez assuré de sa supériorité pour risquer un pas en avant qui pourrait amener un conflit avec l'Angleterre et le Japon. Le jour où le Transsibérien sera achevé, une poussée vers le sud aura sans doute lieu. L'opposition irréductible entre la Russie et la Grande-Bretagne, qui prétendent l'une et l'autre être la première des puissances asiatiques, se manifestera alors, plus vive que jamais.

Quel est, en tout ceci, le rôle de la France? Son commerce avec la Chine est important puisqu'il s'élève à 152 millions de francs; mais 148 millions sont des exportations de Chine en France, sur lesquelles la soie compte à elle seule pour 124 millions. Il est vrai que notre Indo-Chine fait, avec le Céleste Empire, 60 millions d'échanges dont la plus grande partie est formée d'importations de riz et qu'ainsi nous arrivons avec plus de 200 millions au second rang des pays commerçant avec la Chine. Malgré tout, nous sommes bien déchus de la situation que nous occupions en Extrême-Orient, il y a quarante ans. Notre pavillon n'y est plus du tout représenté en dehors de la compagnie subventionnée des Messageries maritimes; notre langue n'y est plus parlée ni apprise par les indigènes : nous n'y avons que 29 maisons de commerce, dont il faut déduire plusieurs Suisses protégés français. La seule force qui nous reste ce sont nos missions, qui pourraient grandement servir nos intérêts, non seulement moraux, mais matériels, mais que nous ne savons pas utiliser.

Notre politique a été trop souvent une politique d'ostentation, à la fois timide au fond et souvent

tracassière dans la forme. Nous avons fait grand bruit de quelques avantages commerciaux obtenus dans les stériles provinces qui avoisinent le Tonkin; nous avons contrecarré sans utilité sérieuse et sans réussir, en fin de compte, les demandes de l'Angleterre en ce qui concerne l'ouverture de la Rivière de l'Ouest; dans certaines affaires relatives aux concessions européennes de Shanghaï et d'Han-kéou, nous avons assez maladroitement manœuvré pour nous mettre à dos non seulement les Anglais, mais les Allemands, les Américains, les Japonais, effrayés par la réglementation excessive que nous introduisons sur les terrains qui nous sont dévolus. Il ne semble pas, en somme, que nous ayons su obtenir des compensations suffisantes pour les inimitiés nouvelles que nous nous sommes attirées en défendant, non sans péril, des intérêts qui n'étaient pas les nôtres.

Le rôle que nous pouvons prétendre jouer en Chine n'est pas un rôle surtout commercial. Nos articles manufacturés, fins et chers, ne sont pas faits pour le marché chinois; si nous avions assez d'esprit d'entreprise pour exporter, non pas des tissus ou des filés, mais des tisseurs et des filateurs, et constituer au Tonkin, avec l'excellente main-d'œuvre à bas prix qui s'y trouve, une industrie cotonnière sur le modèle de celle de l'Inde, nous pourrions espérer cependant lutter avec celle-ci et avec le Japon sur le marché du Céleste Empire. C'est donc de l'exportation de capitaux que nous devons faire en Extrême-Orient, en Chine comme en Indo-Chine. Malgré leur activité, leur proximité, leurs affinités plus grandes avec les Chinois, ce ne sont pas des pays dépourvus de capitaux, comme la Russie et le Japon, qui peuvent

exploiter la Chine, ce sont les pays déjà riches, les plus avancés en civilisation, l'Allemagne, les États-Unis, mais surtout l'Angleterre et la France elle-même qui sont en état de mettre en valeur les ressources de l'Empire du Milieu, qui doivent ouvrir ses mines, construire ses chemins de fer. Si, au lieu d'essayer d'obtenir, dans une zone d'ailleurs pauvre, des privilèges exclusifs, qui ne nous serviront de rien et qui irritent les autres nations, nous nous étions rangés du côté de la porte ouverte, d'autres y auraient peut-être gagné, sans toutefois que nous y perdissions plus au point de vue purement commercial; mais nous eussions pu nous entendre sur le simple terrain des affaires avec des hommes de toute nation, comme Anglais et Allemands s'entendent sur le même terrain, malgré les profondes divergences de vues qui tendent de plus en plus à les séparer, et nous y aurions trouvé, pour nos capitaux, des placements rémunérateurs, dont l'heureux effet aurait rejailli sur toute la population française; la prospérité de la France n'en était-elle pas accrue, lorsque, sous le second Empire, nous couvrions l'Europe de chemins de fer?

Nous aurions pu, d'ailleurs, jouer, au point de vue politique, un rôle conciliateur, nous efforcer de faire en sorte que les influences dominantes à Pékin quelles qu'elles soient ne deviennent pas trop exclusives, ce qui ne saurait conduire qu'à un terrible conflit, et travailler au maintien de l'existence nationale de la Chine. Aujourd'hui que celle-ci se résigne à laisser les Européens commencer la mise en valeur de ses richesses, construire des chemins de fer, exploiter quelques mines, il semble qu'elle puisse rester, au moins un certain temps, une sorte de com-

munal où les nations civilisées exerceraient simultanément leur activité économique, comme l'est un peu la Turquie, avec cette différence que l'Empire du Milieu est bien plus vaste, plus riche, habité par une population bien autrement dense, industrieuse et commerçante.

C'est là sans doute une solution d'apparence provisoire, mais qui aura des chances ici comme ailleurs de durer plus longtemps que mainte solution réputée définitive, pourvu que les puissances ne pressent pas trop le faible gouvernement de Pékin, ne formulent que graduellement de nouvelles exigences, pourvu surtout que la Russie, tout en accroissant son influence, ce qui est juste, n'exerce pas une fois le Transsibérien achevé une poussée trop violente qui pourrait provoquer une action concurrente d'autres puissances et amener un partage total. Les destinées du Céleste Empire sont en grande partie entre les mains du Tsar qui, heureusement, a déjà donné bien des preuves de sagesse.

Le maintien du gouvernement chinois paraît, pour le moment, très préférable, dans l'intérêt même de l'exploitation des ressources du pays et de l'introduction de notre civilisation dans ses immenses territoires, au partage de la Chine entre les nations européennes. Ce n'est pas que nous croyions ce gouvernement converti aux idées de progrès. Nous pensons que, à quelques exceptions près, la classe qui fournit au Céleste Empire ses administrateurs et hommes d'État est aussi figée dans sa sagesse décrépite, aussi dédaigneuse de la culture occidentale, et en outre aussi corrompue qu'elle l'a jamais été. Mais elle est aujourd'hui convaincue de son incapacité de résister à l'Europe et résignée à céder à la

pression du dehors. Sans doute l'ère des faux-fuyants d'un côté et des menaces de l'autre n'est pas complètement close; sans doute aussi, en dépit des réformes qu'ont obtenues et que pourront encore exiger à l'avenir les Européens, il restera aux mains grasses des mandarins une part des bénéfices que produira la transformation de la Chine. Mais si le progrès se trouve parfois un peu ralenti du fait des résistances, qui ne seront plus désormais que temporaires, du gouvernement chinois, ce sera un moindre mal que son introduction trop brusque et les troubles qu'elle entraînerait.

Trop faible pour résister longtemps aux demandes des étrangers, mais servant utilement de tampon, de coussin élastique interposé entre leur activité parfois brutale, peu ménagère des transitions, et le conservatisme du peuple chinois, le gouvernement de Pékin joue un rôle des plus utiles. S'il cessait d'exister, dira-t-on peut-être malgré tout, les choses iraient plus vite. On oublie qu'une absolue anarchie lui succéderait, qu'on ne voit pas aisément comment ni quand on y mettrait fin et comment une puissance européenne s'y prendrait pour gouverner une ou deux centaines de millions de Chinois. Les pertes qu'entraînerait le rétablissement d'un régime stable, celles que nécessiterait la répression des troubles trop fréquents dépasseraient certes celles qui peuvent résulter d'une certaine lenteur dans le progrès sous le régime actuel,

Au bout d'un certain temps d'initiation, il est possible d'ailleurs que la marche en avant s'accélère. Quand la masse chinoise aura été mise en contact avec les résultats du progrès occidental, son bon sens pratique l'y convertira peut-être. C'est sur lui,

c'est sur l'esprit de lucre et de négoce, sur l'instinct commercial si développé, qu'il faut compter pour convertir à la culture européenne le plus réaliste, le plus dépourvu d'idéal de tous les peuples. Les chemins de fer seront en Chine les meilleurs missionnaires de la civilisation.

Coulommiers. — Imp. Paul BRODARD. — 674-1900.

Introduction à l'Histoire de l'Asie

(*Turcs et Mongols, des origines à 1405*), par M. Léon Cahun, conservateur adjoint à la Bibliothèque Mazarine. 1 vol. in-8 cavalier, broché. . . . . . 10 »

Ouvrage couronné par l'Académie française.

Sous le titre modeste d'introduction, c'est une histoire complète de la domination des Turcs et des Mongols que M. Léon Cahun, conservateur adjoint à la Bibliothèque Mazarine, nous donne dans une étude riche de renseignements puisés aux meilleures sources. A la suite d'un chapitre préliminaire où la géographie physique et politique de l'Asie est tracée avec sûreté, l'auteur aborde les origines de la race turco-mongole.

M. L. Cahun, par ses voyages, comme par la variété de ses études, était bien préparé pour cette tâche difficile, et tous ceux qui le liront s'empresseront de reconnaître qu'il l'a accomplie avec autant de probité scientifique que de talent.

Barbier de Meynard.

(*Comptes rendus de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres.* — Extrait de la séance du 13 décembre 1895.)

La Restauration impériale au Japon,

par l'amiral Layrle. 1 vol. in-18 jésus, broché. 3 50

Le Japon nous est connu dans ses aspects, son art, par le livre et par l'image, mais bien peu dans son histoire : combien de lecteurs, en effet, seraient à même de parler des événements qui s'y sont produits depuis vingt-cinq ans?

M. l'amiral Layrle qui, de 1863 à 1887, a fait de longs séjours au Japon, nous offre les moyens de combler cette lacune dans nos connaissances historiques; grâce à son livre, où sont condensés tant de faits clairement exposés, nous serons promptement renseignés tant sur l'organisation du vieux Japon que sur les péripéties d'une des crises les plus graves qu'ait traversées cet empire, c'est-à-dire sur cette révolution de 1868, à la suite de laquelle le seul souverain légitime, le Mykado, longtemps victime des usurpations du pouvoir shogunal (Taïcoun), fut enfin rétabli dans la plénitude de ses anciens droits impériaux. (*Journal des Débats.*)

En Sibérie, par M. Jules Legras. 1 vol. in-18 jésus avec *24 reproductions photographiques* et une *carte en couleur*, broché. . . . . 4 »

L'auteur de ce livre a visité deux fois la Sibérie et ces voyages ont laissé en lui de profondes impressions. Ce livre n'a pas la prétention d'être autre chose qu'un journal de route; mais toute la physionomie de l'Asie russe nous y apparaît dans un récit plein d'observations, d'anecdotes et de bonne humeur.

Parti pour remplir une mission du ministère de l'Instruction publique, M. Legras se proposait d'abord d'étudier la pénétration réciproque des Russes et de quelques populations mahométanes qui vivent côte à côte en Sibérie. Mais il s'est bien vite aperçu que c'était là seulement « un cas particulier d'un grand problème, celui du repeuplement de l'Asie russe ». Les recherches de son second voyage ont donc porté surtout sur le mouvement colossal d'émigration qu'a provoqué le Transsibérien. (*Revue de Paris.*)

Les Chinois chez eux, par M. E. Bard. 1 vol. in-18 jés., *12 planches hors texte*, broché. 4 »

Les mœurs et le caractère des Chinois sont fort peu connus en Europe sous leur véritable jour. Trop de gens rapportent un livre d'un voyage rapide et ne nous font part que d'impressions. L'auteur de cette étude, chef d'une importante maison de commerce en Chine, a vécu là-bas pendant cinq années. Ses relations journalières et intimes avec les commerçants indigènes l'ont mis à même de recueillir un grand nombre de renseignements authentiques. Tous ceux qui s'intéressent aux questions sociales trouveront dans son livre une abondante contribution de documents. (*Revue de Paris.*)

Le curieux ouvrage de M. Bard est un livre de bonne foi. C'est une œuvre de vulgarisation consciencieuse et sincère, conçue sans optimisme exagéré comme sans esprit de dénigrement, qui mérite tout particulièrement d'éveiller et de retenir l'intérêt des lecteurs de tout ordre. (*Journal des Débats.*)

No 408bis.

4986. — Paris. — Imp. Hemmerlé et Cie.